



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 04 maggio 2021



INDICE



Prime Pagine

04/05/2021	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Foglio	10
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Giornale	11
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Giorno	12
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Manifesto	13
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Mattino	14
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Messaggero	15
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Il Tempo	19
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	Italia Oggi	20
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	La Nazione	21
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	La Repubblica	22
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	La Stampa	23
Prima pagina del 04/05/2021		
04/05/2021	MF	24
Prima pagina del 04/05/2021		

Trieste

04/05/2021	Il Piccolo Pagina 20	<i>GIOVANNI TOMASIN</i>	25
Polis in Porto vecchio Non fu il "no se poi" a far fallire il progetto			
04/05/2021	Il Piccolo Pagina 21	<i>G.TOM.</i>	27
«Negli anni Ottanta la possibilità poi sfumata di sbloccare l' area»			

Venezia

04/05/2021	Corriere del Veneto Pagina 7	<i>Camilla Gargioni</i>	28
Porto, il grido (in mutande) dei lavoratori			

04/05/2021	Il Gazzettino Pagina 27	MARTA GASPARON	29
L' urlo dei trecento del Porto strozzato			
04/05/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	VERA MANTENGOLI	30
Portuali in corteo «Crocieristica essenziale Decisioni subito»			
04/05/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18		31
Il vicesindaco contro l' attrice «Venga a vedere chi lavora»			
04/05/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	VERA MANTENGOLI	32
«Il Porto è la nostra vita Bisogna ripartire ora»			
04/05/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	ALBERTO VITUCCI	33
Alternative a San Marco bocciato il progetto Vecon			
04/05/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	V.M.	34
Una memoria inviata al Parlamento per contrastare l' ipotesi fuori laguna			
03/05/2021	Ansa		35
Covid: protesta operatori Porto Venezia, 'siamo in mutande'			
04/05/2021	Corriere del Veneto Pagina 7	Francesco Bottazzo	36
Salone nautico: Venezia «città aperta» La ripartenza tra eco-sostenibilità e lusso			
04/05/2021	Il Gazzettino Pagina 26	ROBERTA BRUNETTI	37
Salone nautico per ripartire			
03/05/2021	Il Nautilus	Redazione	39
Nautica: il futuro di Venezia passa per questo settore			
04/05/2021	Il Gazzettino Pagina 33	GIANLUCA AMADORI	40
Porto, lite infinita Ora è Musolino a denunciare il suo ex segretario			
03/05/2021	Ship Mag		41
Caso Conticelli, il Tribunale di Venezia dà ragione a Musolino: non ci fu mobbing			

Savona, Vado

04/05/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	S. C.	42
Zinola, la ripartenza è lontana: troppi problemi sulla spiaggia			
04/05/2021	Il Messaggero Pagina 6		43
Crociere -bolla, tornano le super navi tamponi, temperatura e spa riservata			
01/05/2021	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti	45
Costa Smeralda è partita da Savona			
03/05/2021	Travelnostop		47
Costa Crociere riparte da Savona con Costa Smeralda			

Genova, Voltri

04/05/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		48
Spinelli "Ritorna la Zim per New York Il porto? Da Champions con diga e treni"			
03/05/2021	BizJournal Liguria		50
Ampliamento dell' Aeroporto: 5 milioni dalla Regione Liguria			
03/05/2021	BizJournal Liguria		51
Demolizioni navali, il business che Genova non riesce ad agganciare			
03/05/2021	FerPress		54
AdSP Mar Ligure Occidentale: ok a consuntivo 2020. Confermata la capacità di crescita dell' Ente nonostante difficoltà da pandemia			

La Spezia

04/05/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	LAURA IVANI	56
«Nuove tecnologie green ecco la ricetta per il porto»			

04/05/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	<i>L.IV.</i>	57
04/05/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35		58
04/05/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35		59
04/05/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		60
03/05/2021	Ansa		61
03/05/2021	PrimoCanale.it		62
04/05/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15		63
03/05/2021	Citta della Spezia	<i>Redazione</i>	64
03/05/2021	Informazioni Marittime		65
03/05/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	66
03/05/2021	PrimoCanale.it		67
03/05/2021	Ship Mag		68
03/05/2021	Shipping Italy		69
04/05/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35		70
03/05/2021	Citta della Spezia	<i>FABIO LUGARINI</i>	71

Ravenna

04/05/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11		73
<i>ALESSANDRO CICOGNANI</i>			

Marina di Carrara

04/05/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 44		74
04/05/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 49		75

Piombino, Isola d' Elba

04/05/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	<i>LUCA CENTINI</i>	76

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/05/2021	Corriere Adriatico Pagina 15		78

04/05/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	79
	Oggi alla Mole la consegna dei «Ciriachini»	
03/05/2021	Sea Reporter	80
	AdSP del Mare Adriatico Centrale, approvato il bilancio consuntivo 2020	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/05/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 32	81
	Illegittimo aumentare la tassa: Totalerg deve riavere 12 milioni dall' Authority	
04/05/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 5	82
	«Possibile danno erariale»	
03/05/2021	CivOnline	83
	AdSP, il Consiglio di Stato conferma la sentenza del Tar su Totalerg	
03/05/2021	Informazioni Marittime	84
	Tassa illegittima, Civitavecchia deve 12 milioni a Totalerg	
03/05/2021	Sea Reporter	85
	Civitavecchia, il Tar condanna l' AdSP a pagare oltre 12 milioni di euro a Totalerg	
03/05/2021	Ship Mag	86
	Porto di Roma, il Consiglio di Stato condanna l'Authority a pagare oltre 12 milioni di euro a Totalerg	
03/05/2021	Shipping Italy	87
	L'AdSP di Civitavecchia dovrà pagare oltre 12 mln di euro a Totalerg. Musolino paventa il danno erariale per il suo predecessore	
04/05/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 32	88
	La tratta con Olbia garantita da Tirrenia per altri due anni `	
04/05/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	89
	Costa pronta a raddoppiare	
03/05/2021	CivOnline	90
	Costa Crociere torna al porto di Civitavecchia	
03/05/2021	La Provincia di Civitavecchia	91
	Costa Crociere torna al porto di Civitavecchia	
04/05/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	92
	Gruisti: altre quattro giornate di sciopero	

Napoli

04/05/2021	Il Mattino Pagina 22	93
	Costa Smeralda a Napoli, tornano le crociere	
03/05/2021	Informatore Navale	94
	COSTA CROCIERE RITORNA A NAPOLI	
03/05/2021	Informazioni Marittime	96
	Costa Crociere approda a Napoli con Costa Smeralda	
04/05/2021	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 5	97
	Rifondazione comunista Napoli Est, no al nuovo impianto di gas liquido	
04/05/2021	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 14	98
	La verità sul porto di Napoli	

Bari

04/05/2021	Quotidiano di Puglia Pagina 9	99
	Polifunzionali e pronti al Recovery I porti pugliesi prioritari nel Piano	

Brindisi

04/05/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	101
Post carbone, sui tempi l' allarme del ministro		
04/05/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	103
Porto, fari sulle Reti Ten-T «Occasione da non perdere»		

Taranto

03/05/2021	Shipping Italy	104
Taranto affida il terminal crociere a Global Ports Holding e intanto accoglie Msc		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

04/05/2021	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza) Pagina 21	105
Attenzioni solo su Gioia Tauro		
03/05/2021	Il Lametino	106
Retroporto Gioia Tauro, Regione autorizza spesa di 6 milioni		
03/05/2021	LaC News 24	107
Retroporto Gioia Tauro, c' è l' accordo: previsti interventi per 6 milioni di euro		
03/05/2021	Stretto Web	108
Retroporto Gioia Tauro, la Regione Calabria autorizza la spesa di 6 milioni di euro		
03/05/2021	TempoStretto	109
Su Gioia Tauro si abbatte "la guerra dei porti" in Calabria		
03/05/2021	The Medi Telegraph	110
"Per il Ponte sullo Stretto serve un nuovo dibattito"		

Olbia Golfo Aranci

03/05/2021	Ansa	112
Traghetti: Mit, Civitavecchia-Olbia a Tirrenia per 2 anni		

Cagliari

04/05/2021	L'Unione Sarda Pagina 18	113
Silos, oggi giù l' ultima parte		

Augusta

04/05/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 15	114
Incontro Adsp Confindustria Sr		
04/05/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19	115
Stallo sul deposito di gas naturale al porto		

Palermo, Termini Imerese

04/05/2021	Giornale di Sicilia Pagina 19	117
La differenziata sbarca nei porti della città		

04/05/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 8		118
Rifiuti, parte la raccolta differenziata nei porti di Palermo e Termini Imerese			
03/05/2021	Il Nautilus	Redazione	119
Rifiuti, parte il servizio di raccolta differenziata nelle aree portuali di Palermo e Termini Imerese			
03/05/2021	IL Sicilia	Redazione	120
Rifiuti, parte la raccolta differenziata nei porti di Palermo e Termini Imerese FOTO			
03/05/2021	Informazioni Marittime		121
Palermo e Termini Imerese, parte la raccolta differenziata nelle aree portuali			
03/05/2021	LiveSicilia	redazione	122
Rifiuti, parte la differenziata nei porti di Palermo e Termini			
03/05/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	123
Palermo: sostenibilità ambientale e raccolta differenziata			
03/05/2021	MonrealePress	Redazione	124
Aree portuali di Palermo, al via la raccolta differenziata dei rifiuti			

Focus

04/05/2021	MF Pagina 4	MANUEL FOLLIS	125
Sulla logistica il Recovery rischia di fare autogol			
03/05/2021	Ship Mag		126
AdSP, proseguono gli iter di nomina dei presidenti / Il commento			
03/05/2021	Ship Mag		127
DigITAllog Spa (ex UIRnet) avvia una nuova fase con i porti al centro del sistema logistico			
03/05/2021	Ship Mag		128
PNRR, la finanza sostenibile snobba i porti / L'indagine			

CORRIERE DELLA SERA

RCS

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

Le storie
Il sonno profondo
dei piccoli migranti
di **Walter Veltroni**
a pagina 17



Il caso
Museo di Torlonia
Un'attesa infinita
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 23



Terroristi e giustizia

I TROPPI DISTRATTI IN EUROPA

di **Angelo Panebianco**

Appena è stato annunciato l'accordo fra Francia e Italia per la riconsegna alle nostre autorità degli ex terroristi rifugiati in Francia, è accaduto quanto era prevedibile: è stato subito diffuso un manifesto di protesta di intellettuali francesi, alcuni ex brigatisti. In difesa degli ex brigatisti. La pubblicazione di quel manifesto si presta a due considerazioni. La prima, forse la meno interessante, riguarda gli atteggiamenti (sempre gli stessi) di certi intellettuali. La seconda, meno scontata, riguarda i sentimenti negativi che, da tempo immemorabile, ampi strati dell'opinione pubblica di ciascun Paese europeo nutrono nei confronti degli altri europei. Il pregiudizio anti-italiano a cui si ispira il manifesto di quegli intellettuali è presente in certi settori dell'opinione pubblica francese. Ma gli italiani non sono da meno, l'antipatia per la Francia non manca nel nostro Paese. E poi c'è ciò che i tedeschi o gli inglesi pensano degli italiani, gli italiani dei tedeschi, eccetera.

Consideriamo prima di tutto il manifesto degli intellettuali. Alcune affermazioni si possono condividere. È vero che quegli ex brigatisti sono persone ormai anziane e che non possono essere giudicate oggi con lo stesso metro con cui avrebbero dovuto essere giudicate allora. Ma il tono generale del manifesto è al di là della ragionevolezza. La difesa, totalmente acritica, della scelta che fece Mitterrand di dare protezione ai brigatisti contiene una implicita, insultante e infondata, valutazione sull'Italia.

continua a pagina 20

L'emergenza Decreto Sostegni bis: 14 miliardi a partite Iva e piccole imprese, via la prima rata Imu

Vaccini, l'Italia a due velocità

Il Sud indietro sugli anziani. Figliuolo: ipotesi AstraZeneca agli under 60

La campagna per la vaccinazione disegna un'Italia a due velocità. Il Sud non riesce a tenere il passo per quanto riguarda gli anziani. In Sicilia appena sette over 80 su 10 hanno ricevuto la prima dose. Ci sono oltre 120 mila anziani ancora non coperti. In Calabria 50 mila persone in attesa di prima dose. In Campania uno su quattro: circa 65 mila anziani. Il commissario straordinario, generale Figliuolo, lancia l'ipotesi di distribuire il vaccino AstraZeneca anche agli under 60. Dal decreto Sostegni bis arriveranno 14 miliardi a piccole imprese e partite Iva. Via la prima rata dell'Imu.

da pagina 2 a pagina 9

«NON SI ONORANO COSÌ I MORTI». SCONTRO SALVINI-SALA



Festa dell'Inter, i timori del Cts

di **Maurizio Giannattasio** e **Cesare Guzzi**

Non si placa la polemica per la festa in piazza Duomo dei 30 mila tifosi nerazzurri che domenica sera hanno festeggiato lo scudetto. Salvini attacca Sala. Il Cts e la paura dei contagi.

a pagina 4

INTERVISTA CON BERTOLASO

«La Lombardia finalmente è la locomotiva»

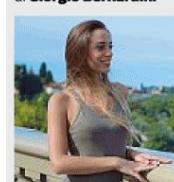
di **Stefano Landi**

Guido Bertolaso, che ha esaurito l'incarico di consulente della Lombardia: «Sono stato il primo a denunciarne i problemi, oggi posso dire che è la locomotiva dei vaccini». E sulle voci di una candidatura a sindaco di Roma: «Si cerchino un altro».

a pagina 5

LA TRAGEDIA

Luana, 22 anni
e un bambino
Morta sul lavoro

di **Giorgio Bernardini**

Dramma a Prato. Luana D'Orazio, una giovane donna di 22 anni, è morta sul posto di lavoro. Aveva un bambino di 5 anni.

a pagina 19

Il fondatore di Microsoft L'annuncio con un comunicato su Twitter

Melinda e Bill Gates, divorzio dopo 27 anni

di **Giuseppe Sarcina**

Finisce, dopo 27 anni, il matrimonio tra Melinda e Bill Gates, il fondatore di Microsoft. L'annuncio del divorzio con un comunicato congiunto pubblicato su Twitter. «Continueremo a lavorare insieme nella nostra fondazione».

a pagina 22

I DOSSIER E I VELENI TRA MAGISTRATI

Davigo parlò della loggia anche con altri membri del Csm

di **Giovanni Bianconi** e **Florenza Sarzanini**

I Csm: «Irricevibile la comunicazione verbale di Davigo». L'ex pm parlò con vari membri.

alle pagine 10 e 11 **Ferrarella**

GIANNELLI

IL CSM E LA PRESUNTA LOGGIA SEGRETA



IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Questo è il resoconto fedele di una telefonata al mio amico Carlo, ipocondriaco e interista. (Come si usa ultimamente, la telefonata è stata registrata all'insaputa dell'interessato). «Carlo, mi è appena arrivata una foto: il tizio pigiato in piazza Duomo con il bandierone sugli occhi sei proprio tu?». «L'obiettivo schiaccia: in realtà ho mantenuto le distanze di sicurezza». «Neanche un monaco zen riuscirebbe a isolarsi nella calca». «Avevo due maschere, una nera e l'altra azzurra». «E pensi di cavarcela così, dopo che da un anno mi urli di non mettere il becco fuori dalla porta?». «Sai da quanto non andavo in piazza a festeggiare? Dai giorni del Triple! Mi sembra che come lockdown sia durato abbastanza». «Oggi campioni, domani tamponi: e se i contagi aumenteranno?». «Colpa del-

A distanza Duomo

le riaperture, non della variante nerazzurra. Lo ha detto anche il professor Galli!». «Interista. Ma tu sei lo stesso Carlo che ha chiamato l'amministratore per segnalare che i vicini stavano facendo una festa?». «Quelli erano in trenta in un tinello!». «E' voi in trentamila». «Ma all'aperto, dove il contagio è infinitamente inferiore». «Non dicevi le stesse cose quando ti indignavi per gli ingorghi umani sui Navigli». «Io non sono uscito per andare a divertirmi, ma per l'Inter. Si chiama rischio ragionato». «Ammettessi, Carlo, che il calcio fa retrocedere all'infanzia?». «No, però riconosco che la Juventus ha mostrato grande senso di responsabilità verso i suoi tifosi. Per evitare assembramenti ha preso il vaccino contro lo scudetto...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Scandalo Consip, le motivazioni della condanna di Del Sette per rivelazione di segreto: "Le accuse di Marroni sono attendibili". Pessima notizia per Lotti



Martedì 4 maggio 2021 - Anno 13 - n° 121
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Demolition Man"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

COSÌ NEPPURE MONTI
Draghi e ministri,
crolla il consenso:
fine luna di miele

◻ SALVINI A PAG. 2

MACCHÉ ECOLOGISTA
Idrogeno, atomo
ecc: Cingolani ha
idee poco green



◻ DELLA SALA A PAG. 4

INTERVISTA A BUGANI
"5S, basta parlare
di posti: la strada
è il centrosinistra"

◻ DE CAROLIS A PAG. 5

LA GUERRA DEI DOSSIER
Il Csm vs Davigo
e fra 4 Procure
il domino Amara

◻ MASSARI A PAG. 13

"CITTÀ DEL CAPO"
Radio Berlusconi
espugna l'antenna
libera a Bologna

» Sarah Buono

Scompare una delle ultime radio indipendenti e libere: da ieri Radio Città del Capo, storica emittente bolognese, non trasmette più. L'ultima frequenza è stata venduta a Radio Subasio, del gruppo RadioMediaset. Dalla sinistra a Silvio Berlusconi. Un epilogo tragico per un'emittente capace di fare della propria indipendenza politica una bandiera.

A PAG. 10



ASSEMBRAMENTO Polemiche e timori su possibili contagi

Interisti in piazza: Fontana e Salvini processano Sala

■ Sui mancati divieti per contenere i festeggiamenti a Milano, pioggia di critiche al sindaco. Ma dalla giunta: "Noi pronti, a strizzare l'occhio alle tifoserie in piazza c'erano i leghisti"

◻ SPARACIARI A PAG. 3



VOGLIA DI CENSURA INTERROGAZIONI E CALUNNIE DA IV

Beccato con lo spione Renzi spara a Report



ARMI DI DISTRAZIONE
PUR DI NON PARLARE
DI MANCINI, I RENZIANI
EVOCANO CASALINO
E INVENTANO FATTURE

◻ RODANO A PAG. 6 - 7

L'INCREDIBILE DIRETTORE DI RAI3
Di Mare ribalta la frittata
contro Fedez: "Ci infama"

◻ ROSELLI A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Rai, la faida a sinistra a pag. 7
- De Masi Bettini, classi senza lotta a pag. 17
- Montanari Salvini e i suoi compari a pag. 9
- Caselli Chi ha paura di Davigo a pag. 9
- Lerner Politici e integralisti ebraici a pag. 15
- Ranieri Figliuolo ci inietta di tutto a pag. 2

1° MAGGIO FRANCESE

Black bloc e gilet
gialli all'attacco
dei ras sindacali



◻ DE MICCO
A PAG. 14

PARLA INGROIA

"Il pentito Avola
da tempo depista
su Stato e mafia"



◻ CALAPÀ A PAG. 16

La cattiveria

Renzi incontrò Mancini, agente dei Servizi, all'autogrill: "Doveva portarmi dei babbi". Quello che ha non gli basta

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Testa o frocio

» Marco Travaglio

A gentile richiesta di molti lettori, e solo per quella, provo a dire la mia sul gran frastuono attorno a Fedez, alla legge Zan, al caso Rai e al monologo scorretto di Pio e Amedeo. Premessa: a me gli artisti che non si fanno gli affari propri ma dicono la loro anche su temi politici divisi piacciono sempre a prescindere, perché vanno contro i loro interessi commerciali (dividono il pubblico). Se poi lo fanno anche con passione e intelligenza, tanto meglio: suscitano dibattito molto più dei politici, segno che hanno molto più da dire di loro.

Legge Zan. In un Paese decente, non c'è bisogno di una legge contro l'omofobia: bastano quelle contro chi minaccia o diffama. Idem per la legge Mancino contro chi incita all'odio e alla discriminazione razziale e religiosa. Ma in Italia (e non solo) da qualche anno è montata un'incultura, che la Lega e i suoi trombettieri amplificano e legittimano, contro i "diversi" per sesso o etnia. Quindi purtroppo una legge ci vuole. La pena però non dev'essere la galera, ma una versione 2.0 dei lavori forzati: studiare a memoria e declamare in piazza, secondo i casi, le poesie di Sandro Penna e Se questo è un uomo di Primo Levi.

Fedez. Ha fatto benissimo a dire ciò che pensa (fra l'altro documentato carte alla mano) e i gerarchetti di Rai3 malissimo a tentare di impedirglielo (a proposito: dov'era il direttore Pampers Di Mare?). Ma i politici di sinistra indignati per la tentata censura cosa avrebbero detto se un artista fosse andato in Rai ad attaccare loro? Quando i politici, tutti, impareranno a non occuparsi dei palinsesti televisivi e a tacere sarà sempre troppo tardi.

Pio e Amedeo. Sotto quel travestimento da buzzutti, si nascondono due comici raffinati (come Checco Zalone). Infatti han detto col linguaggio più basso la cosa più alta di tutte: il razzismo e l'omofobia non risiedono tanto nelle parole, quanto nella testa di chi le usa. Omofobia non è chi dice "frocio" né chi si scherza: è chi odia i gay e ne parla con cattiveria. Le migliori battute sui gay le fanno i gay, anche definendosi "frocio". Il nostro compianto Paolino Isotta lo era, ma pretendeva di essere chiamato "recchia" o "recchione". Omofobia pure lui? Lo stesso vale per l'antisemitismo: le più belle battute sugli ebrei sono quelle che gli ebrei si fanno da soli (la grande tradizione yiddish). Perché non dovrebbero poterle fare anche i non ebrei? Dipende sempre dallo spirito, dai toni, cioè dalla testa. Si può, anzi si deve scherzare su tutto. Altrimenti diventa omofobia pure Totò. E i fratelli Grimm, con i sette nani, erano body-shamer.

Rai. Cambiare i vertici senza levarla al governo di turno serve solo a sostituire gli attuali camerieri con altri camerieri. Che magari non sono nati camerieri. Ma lo diventano appena ci entrano.



ANNO XXVI NUMERO 104 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MARTEDÌ 4 MAGGIO 2021 - € 1,80

La giustizia e quel sistema nocivo. Perché per la magistratura sarebbe un guaio se si accertasse che Davigo ha agito senza violare le regole

L'ennesimo scandalo nella magistratura e nel suo organo di autogoverno ci mostra un quadro spaventoso del funzionamento della giustizia in Italia: indagini non avviate, scontri nelle procure, presunte logge e veri "corvi" nel Csm, verbali secretati passati di mano fino ad arrivare nella buca delle lettere dei giornali, gestione personalistica di atti al di fuori di qualsiasi procedura trasparente. E' tremendamente ipocrita per chiunque ricorresse alla formula "ho fiducia nella giustizia" se i primi a diffidare gli uni degli altri, fino a precipitare in una guerra di dossier, sono gli stessi sacerdoti del sacra sanctorum della giustizia. La vicenda, brevemente, è questa. Il pm di Milano Paolo Storari raccoglie le dichiarazioni dell'ex legale estemo

dell'Eni Piero Amara sull'esistenza di una loggia di cui farebbero parte anche importanti magistrati. Dato che il procuratore di Milano Francesco Greco rallentava il corso dell'indagine, probabilmente per non inficiare il processo in corso sull'Eni (che la procura ha comunque perso), Storari si è rivolto informalmente all'allora consigliere del Csm Piercamillo Davigo per denunciare l'inerzia di Greco e "autotutelarsi". Davigo, a sua volta, avrebbe tenuto per sé questi verbali informando, sempre informalmente, il vicepresidente del Csm David Ermini e il procuratore generale della Cassazione Giovanni Salvi di contrasti nella procura di Milano. Infine, l'ex segretario di Davigo, Marcella Contrafatto, è indagata per aver inviato copia dei verbali secretati ai giornali. Ha fatto tutto da sola? Davigo poteva non sapere? E' possibile, anche se la smentita di Davigo ripor-

tata dalla Stampa è inquietante: "Certo se l'avessi fatto io non l'avrebbero mai scoperto". Ricorda un po' l'alibi di Putin sull'avvelenamento di Alexei Navalny ("Se l'avessi fatto io, non l'avremmo portato a termine il lavoro"). Ma più in generale, rispetto a questa vicenda gestita con metodo informale ci sono due possibili esiti. Uno è quello prospettato dal Pg di Cassazione Salvi, secondo cui "me io non l'ho mai fatto abbiamo mai avuto conoscenza della disponibilità da parte del cons. Davigo o di altri di copie di verbali di interrogatorio resi da Piero Amara alla Procura di Milano. Si tratta per sé di una grave violazione dei doveri del magistrato, ancor più grave se la diffusione anonima dei verbali fosse da ascrivere alla medesima provenienza". L'altro è la versione di Davigo, secondo cui non c'è stato nulla di irrituale: "Storari per

tutelarli ha informato una persona che conosceva e io ho ritenuto di informare chi di dovere". E rispetto a questi due scenari contrapposti, a preoccupare di più non deve essere se ha ragione Salvi, se cioè ci sono state gravi violazioni delle norme, ma se davvero tutto questo fosse consentito dalla regola come sostiene Davigo. Se cioè è normale che un consigliere e capocorrente del Csm possa ricevere informalmente da pm amici documenti coperti da segreto, e che possa gestire queste informazioni riservate senza atti e passaggi formali secondo una concezione quasi privatistica della giustizia, che si consuma, come alla fine, con l'invio di plichi ai giornali. Se tutto questo fosse ritenuto normale sarebbe la certificazione che non ci troviamo di fronte a una patologia del sistema ma, peggio, di fronte alla fisiologia di un sistema nocivo.

Poche dosi prodotte

Lo Sputnik V è il vaccino più efficace, ma a fare propaganda

Salvini e Zingaretti lo invocano ma Brasile, Slovacchia e Ceca per ora bocciano i dati del vaccino russo

Figliuolo: dossier incompleto

Roma. Molte questioni nella pandemia sono state piegate o stracchiate dalla contesa politica, ma in nessun caso come per il vaccino Sputnik V la propaganda è così distante dalla realtà. Secondo i russi la questione si presenta in questi termini: lo Sputnik è il miglior vaccino del mondo, il più efficace e quello con minori eventi avversi, disponibile in quantità tale da soddisfare le esigenze della popolazione europea ma l'Unione europea non lo approva perché alla salute dei suoi cittadini preferisce gli interessi di Big Pharma. Non ci sarebbero quindi motivi per non autorizzare lo Sputnik, se non l'ostilità politica nei confronti della Russia.

La propaganda russa, che si muove benissimo sui social network e attraverso il suo fondo sovrano (RdI), ha trovato in Italia molti megafoni, più o meno inconsapevoli, in tutto l'arco politico. Dalla Lega al Pd, da Forza Italia al M5s, in tanti invocano l'acquisto del vaccino di Putin. In prima linea c'è ovviamente Matteo Salvini, ma anche l'ex segretario del Pd e presidente del Lazio Nicola Zingaretti. Entrambi hanno fatto riferimento a una sentenza del tribunale dell'Emilia nell'iter autorizzatorio forse dovuta a motivazioni politiche. Ma la situazione è totalmente diversa.

AstraZeneca per tutti?

Figliuolo vuole riestenderne l'uso agli under 60. Troppi cambi minano la fiducia nel vaccino

Roma. "I vaccini vanno impiegati tutti. AstraZeneca è consigliato per determinate classi ma l'Emilia dice che va bene per tutti, come dimostra la Gran Bretagna con 21 milioni di somministrazioni. Per questo dobbiamo usare tutte le dosi altrimenti il programma non raggiungerà gli effetti desiderati nei tempi voluti. E' probabile che in quella che si chiama rolling review, questo vaccino si possa raccomandare anche per gli under 60. Su questo, ho avuto interloquenze con Aifa, Cts, e Istituto Superiore di Sanità". Così ieri il generale Francesco Paolo Figliuolo, commissario straordinario per l'emergenza Covid, nel corso dell'inaugurazione del nuovo centro vaccinale di Ostia, ha annunciato un possibile imminente nuovo cambio di rotta sull'utilizzo del vaccino anglosvedese. L'ultimo (almeno si spera) di una lunga serie.

AstraZeneca venne approvato dall'Emilia lo scorso 29 gennaio per tutti gli over 18. In un primo momento, però, a causa della scarsità di dati nella popolazione over 55, l'Aifa decise di apporlo l'utilizzo in Italia solo per gli under 55 anni. A seguire, il 25 febbraio, alla luce di "nuove evidenze scientifiche" che riportano stime di efficacia del vaccino superiori a quelle precedentemente riportate, una circolare del ministero della Salute estese l'autorizzazione dell'uso di questo vaccino fino ai 65 anni e non estremamente vulnerabili.

NON E' POPULISMO, E' POLITICA

No, non sono i nuovi Grillo o i nuovi Moretti. Da Fedez a Zalone fino a Pio e Amedeo. L'ondata di artisti schierati nel dibattito pubblico è una sberla all'antipolitica: conta influenzare, non più distruggere

L'incredibile interesse suscitato negli ultimi giorni dalla performance messa in scena da Fedez a margine del concerto del Primo maggio ha offerto a molti osservatori l'occasione per chiedersi se l'Italia si trovi o meno di fronte a una nuova e micidiale ondata di populismo portato avanti da una serie di personaggi dello spettacolo interessati a riempire con il proprio attivismo alcuni vuoti lasciati sgombrati dalla politica. Il parallelo tra la storia di Fedez e quella di Grillo è un parallelo suggestivo e non c'è dubbio che l'operazione di taglio e cucitura fatta da Fedez nella registrazione della famosa telefonata sia grilismo puro, visto e considerato che la censura l'ha compiuta Fedez che ha tagliato lo scambio telefonico con i suoi interlocutori televisivi ha nascosto il fatto che la richiesta di rivedere l'andamento della politica è arrivata da un'importante figura del concerto e non dalla Rai ma in verità sotto un difetto di analisi importante: il picco di chi non si rassegna a leggere con gli occhi del passato alcuni fatti del presente.

Fedez è un tentativo di condizionare la politica, non di distruggerla, ed è un tentativo di condizionare la politica che, se vogliamo, arriva anche per ragioni di carriere politiche, non per evitare di finire nel pericolosissimo tritacarne mediatico di cui alcuni temi decidono semplicemente di non esporsi e di farsi i fatti propri. Il motore dell'investitura di Fedez è dunque la politica, non l'antipolitica, anche se sarebbe un po' ingenuo pensare che Fedez voglia mettere la propria popolarità al servizio di qualcosa di diverso dal televoto. E lo stesso, se ci si riflette un istante, si potrebbe dire per altre interessanti incursioni artistiche nel mondo della politica registrate negli ultimi giorni.

Valpe per Checco Zalone, se vogliamo, che prima del formidabile inno alla vaccinazione cantato insieme ad Helen Mirren aveva scelto di influenzare a suo modo la politica provocando ironizzante, con un film di successo come Tolo, sui tre razziati di cui al palinsesto del 10 maggio, quali. E vale in una certa misura anche per il duo comico Pio e Amedeo che, sempre sulla vecchia linea generata da un'ironia generalista (sui cui dibattiti campano i social, non il contrario) ha utilizzato l'ultima puntata del loro show, "Felicità senza", su Canale 5, per provare a fare l'opposto di ciò che ha provato a fare Fedez: innanzitutto, contro gli eccessi di una politica fondata su di righe incapace di sfuggire alla dittatura liberale e del populismo, con la politica di Fedez, con un tocco di genio, ha scritto su Twitter che la politica è ormai perfettamente sovrapponibile al palinsesto dello spettacolo. "I Ferraguzzi le due anime della sinistra (Fedez quella populista, Ferraguzzi quella liberale, globalista, cosmopolita). Pio e Amedeo la destra di lotta, Maurizio Bissola quella di governo, Piana e Piconi l'area cattolica, moderati e riformisti ripartono da Checco Zalone" - mi ha passato una da una stazione di artisti che volevano distruggere la politica, per rifondarla, a una in cui artisti invece che distruggere la politica provano a suggestionarla, anche a costo di essere divisivi e di scegliere da che parte stare, è un segno di interesse per i temi politici che tutto dovrebbe fare tranne e a parte una nuova micidiale ondata di antipolitica. E la differenza tra il "va'ffanculo" di Grillo e il "fate presto" di Fedez in fondo è qui. Si può essere a favore o si può essere contro il ddl Zan, come abbiamo spiegato ieri, a noi non piace) ma la storia di oggi è diversa da quella di ieri. Non è il populismo, ma è l'antipopolismo, bellezza.

Il gender in tribunale

Quattro donne, femministe e cristiane, hanno perso lavoro e reputazione. Rischi del ddl Zan

Roma. "La parola 'orvelliano' a volte è usata con troppa disinvoltura, ma qui c'è d'obbligo. Questo caso ricorda la neologia del ministero della Verità". Non capita tutti i giorni di sentire queste parole in un'aula di tribunale. Le ha pronunciate a Londra il team legale di Maya Forstater. Lavorava come ricercatrice al Center for Global Development di Londra e aveva l'abitudine di usare il social. Non sapeva che sarebbe finita al centro di una tempesta mediatica, con una delle scrittrici più famose al mondo (C. Rowling) al suo fianco. "Espandere radicalmente la definizione legale di 'donne' in modo che possa includere sia maschi sia femmine lo rende un concetto privo di significato", aveva scritto sul suo social. Ha subito ricevuto una mail dalla propria società che la informava che non le avrebbero rinnovato il contratto, "con effetto immediato". Forstater ha citato in giudizio la società per averla discriminata, ma il giudice James Taylor ha dichiarato che la sua "visione assolutista" giustificava il licenziamento. Adesso c'è l'appello. Una controversia legale vista come un banco di prova decisivo se una visione critica del gender è protetta ai sensi della legge, specie nel paese della Magna Carta. "La concezione che le donne trans siano uomini è tutelata dalla legge", ha confermato la commissione inglese per l'uguaglianza e i diritti umani. In punto a favore Forstater, che ha fatto dire che "il sesso biologico è reale, importante, immutabile e non deve essere confuso con l'identità di genere".

"Scisma? Il rischio c'è"

La benedizione delle coppie gay, le rivolte in Europa e la risposta di Roma. Parla il cardinale Ruini

Roma. Tra pochi giorni, decine di sacerdoti tedeschi benediranno pubblicamente "coppie" di coppie omosessuali, nonostante a marzo la congregazione per la Dottrina della fede abbia stabilito che non è ammissibile. Più di trecento preti austriaci hanno dichiarato che non obbediranno, due diocesi svizzere si sono scusate con i fedeli per il non giunto da Roma. "Stanno venendo al petto dei nodi che purtroppo esistono da tempo, soprattutto nei paesi di lingua tedesca, come dimostra la cosiddetta 'Assemblea sinodale tedesca' attualmente in corso, che ha indicato chiaramente i propri obiettivi: non solo la benedizione delle coppie dello stesso sesso, ma anche il sacerdozio alle donne, l'abolizione dell'obbligo del celibato ecclesiastico, l'intercomunicazione tra cattolici e protestanti", dice al Foglio il cardinale Camillo Ruini, già presidente della Conferenza episcopale italiana e vicario di Roma. E' un bel nodo che si apre. La risposta è già contenuta nell'orizzonte ripensamenti da parte tedesca, nonostante il presidente della compagnia tedesca, mons. Georg Bätzing, abbia preso in programma il 10 maggio, motivata dalla constatazione che "la benedizione di Dio non può essere negata a chi la chiede". Cosa risponde il cardinale Ruini? "La risposta è già contenuta nel responsum della Congregazione. Semplicemente, la Chiesa non ha il potere di benedire queste unioni. Può essere benedite, infatti, solo ciò che è conforme ai disegni di Dio, non ciò che è loro contrario, come le unioni tra persone dello stesso sesso".

Il gender in tribunale

Quattro donne, femministe e cristiane, hanno perso lavoro e reputazione. Rischi del ddl Zan

Roma. "La parola 'orvelliano' a volte è usata con troppa disinvoltura, ma qui c'è d'obbligo. Questo caso ricorda la neologia del ministero della Verità". Non capita tutti i giorni di sentire queste parole in un'aula di tribunale. Le ha pronunciate a Londra il team legale di Maya Forstater. Lavorava come ricercatrice al Center for Global Development di Londra e aveva l'abitudine di usare il social. Non sapeva che sarebbe finita al centro di una tempesta mediatica, con una delle scrittrici più famose al mondo (C. Rowling) al suo fianco. "Espandere radicalmente la definizione legale di 'donne' in modo che possa includere sia maschi sia femmine lo rende un concetto privo di significato", aveva scritto sul suo social. Ha subito ricevuto una mail dalla propria società che la informava che non le avrebbero rinnovato il contratto, "con effetto immediato". Forstater ha citato in giudizio la società per averla discriminata, ma il giudice James Taylor ha dichiarato che la sua "visione assolutista" giustificava il licenziamento. Adesso c'è l'appello. Una controversia legale vista come un banco di prova decisivo se una visione critica del gender è protetta ai sensi della legge, specie nel paese della Magna Carta. "La concezione che le donne trans siano uomini è tutelata dalla legge", ha confermato la commissione inglese per l'uguaglianza e i diritti umani. In punto a favore Forstater, che ha fatto dire che "il sesso biologico è reale, importante, immutabile e non deve essere confuso con l'identità di genere".

Lo scudetto della seta

La festa durerà un mese, parola di Conte. Ma che cosa avrà voluto dire il sibilino Zhang?

Se Siffrido Ranucci avesse finito per le notizie almeno una cronista sportiva, non starebbe ad ammorbidire gli italiani con Marco Mancini. L'unico cronista sportivo, il Ranucci, avrebbe messo su una puntatina sul vero mistero che interessa tutti, non solo gli assembratissimi nerazzuri, che cosa ha voluto dire, domenica, Steven Zhang? Cosa si cela dietro al sorriso molto social del fresco vincitore del campionato italiano? Il quale non è solo il più giovane presidente ad aver vinto lo scudo, 29 anni, non solo è il primo proprietario straniero di una squadra italiana a riuscirci. E' che è proprio un proprietario cinese, della Cina di Xi Jinping: il Dragone che fa tutti tremare. Steven Zhang, cioè nell'ordine: il rampollo di una dinastia che solo tre mesi fa sembrava sul lastrico; che per una feta purporea del stato cinese; che solo due settimane fa era pronto a saltare il fosso in compagnia degli altri ("Well done, Steven", gli ha scritto il rampollo rivale, l'Andrea di Torino) per giocare alla lotteria della Superlega; che due giorni dopo era sgattaiolato via dalla Superlega, senza mancare salutare l'amico Andrea; che domenica era tornato dall'Inter a Porta Nuova sventolava il bandierone; che non si sa se tra un mese sarà ancora il padrone dell'Inter, e nemmeno l'Inter che dedino avrà. Di questo dovrebbe occuparsi il governo come Ranucci. Tanto la festa mobile coi colori della notte andrà avanti un mese intero, parola di Antonio Conte, il Conducitore. La cosa da riflettere è almeno se non vendi Lukaku. Invece lui parla di valori. Insomma prima la clientela e gli sponsor, poi la squadra. Questo sì che è puro capitalismo sulla Via della seta. Ma a noi, quale futuro prometta di un secolo e mezzo fa, la seconda stella? Potremmo sognarla la coppa che invece quelli là non la vincono mai? I tifosi, sono come i bambini: e domani cosa vinciamo? Invece lui, sibilino, ha detto strane parole: "Credo che il futuro dell'Inter, il progetto, il mondo dell'Inter è sempre lo stesso da cento anni e sarà sempre così, il nostro obiettivo è diffondere energia positiva, speranza, inclusività, idee innovative alle persone che la circondano. Non importa se siete fan dell'Inter, appassionati di calcio o se non siete grandi fan dello sport, tutto quello che noi facciamo, i nostri messaggi e i nostri progetti avranno questi valori". Energia positiva, speranza, inclusività: ma va'! Vogliamo sapere se comprate Mbappé o almeno se non vendi Lukaku. Invece lui parla di valori. Sapete perché? Perché è un giovane presidente addetto ai tempi nuovi. Il calcio, se vuole continuare, deve essere un veicolo di buoni sentimenti che trasportano i buoni affari. E che cosa mai può fare, un proprietario cinese, in Europa, se vuol fare buoni affari, se non diffondere buoni sentimenti e simpatia? Godiamoci la festa, il resto si vedrà. (Maurizio Crippa)

Il gender in tribunale

Quattro donne, femministe e cristiane, hanno perso lavoro e reputazione. Rischi del ddl Zan

Roma. "La parola 'orvelliano' a volte è usata con troppa disinvoltura, ma qui c'è d'obbligo. Questo caso ricorda la neologia del ministero della Verità". Non capita tutti i giorni di sentire queste parole in un'aula di tribunale. Le ha pronunciate a Londra il team legale di Maya Forstater. Lavorava come ricercatrice al Center for Global Development di Londra e aveva l'abitudine di usare il social. Non sapeva che sarebbe finita al centro di una tempesta mediatica, con una delle scrittrici più famose al mondo (C. Rowling) al suo fianco. "Espandere radicalmente la definizione legale di 'donne' in modo che possa includere sia maschi sia femmine lo rende un concetto privo di significato", aveva scritto sul suo social. Ha subito ricevuto una mail dalla propria società che la informava che non le avrebbero rinnovato il contratto, "con effetto immediato". Forstater ha citato in giudizio la società per averla discriminata, ma il giudice James Taylor ha dichiarato che la sua "visione assolutista" giustificava il licenziamento. Adesso c'è l'appello. Una controversia legale vista come un banco di prova decisivo se una visione critica del gender è protetta ai sensi della legge, specie nel paese della Magna Carta. "La concezione che le donne trans siano uomini è tutelata dalla legge", ha confermato la commissione inglese per l'uguaglianza e i diritti umani. In punto a favore Forstater, che ha fatto dire che "il sesso biologico è reale, importante, immutabile e non deve essere confuso con l'identità di genere".

Andrea's Version

Quando davvero non desidera che dica qualcosa di sgradevole, la mia Francia ha almeno l'onestà di ficarmi nel letto la testa mozzata di uno dei nostri purosangue.

Timmermans e Draghi

Il vicepresidente della Commissione a Letta: "Mario resta a Chigi fino al 2023, vero?"

Roma. Quando s'è sentito rivolgere la domanda, dicono che Enrico Letta abbia sorriso, prima di rispondere: "Ma Mario Draghi resterà a Palazzo Chigi, vero?". Frasi Timmermans l'ha lasciato rotolare così, l'interrogativo: con la naturalezza di chi, dopo molto argomentare su prospettive future, pone la questione dirimente, da cui tutte le altre dipendono. Ed è stato in quel momento che il segretario del Pd, sotto lo sguardo interessato del vicepresidente della Commissione europea, ha ribadito con fermezza quel che ripeteva da alcuni giorni in modo più sfumato, e cioè che "per noi il sostegno al premier non si discute fino al 2023". Il che è un attestato di fede nei confronti di Draghi, ma forse anche un messaggio in bottiglia: perché indicare "la fine di legislatura come l'orizzonte naturale" della permanenza del banchiere romano alla guida del governo, blindato a Palazzo Chigi, significa sottrarlo alla corsa a cui lui forse tiene di più: quella verso il Quirinale. (Valentina segue a pagina quattro)

Mosse Pd per il Colle

Si può scegliere il successore di Mattarella senza accordi con Lega e FdI? Letta sfoglia la rosa

L'Europa vorrebbe Mario Draghi alla guida dell'Italia fino al 2023, cioè fino alla scadenza naturale della legislatura. Così almeno si scrive e si dice.

Le medaglie di Conte

Il leader M5s e la "deroga per meriti" per il terzo mandato. Big in fermento, peones in rivolta

Roma. Sarà Giuseppe Conte a valutare l'onore. In base al curriculum istituzionale e alla battaglia (campagna di Russia? No, taglio dei parlamentari e Spazzacorrotti). L'ex premier dispenserà altissime benemerenze. Per diversi, ma non per tutti, i big e vice big del M5s arrivati all'ultimo mandato. Donna Paola Taverna, vicepresidente del Senato, sarà dunque nominata cavaliere di Gran croce del Quirinale e entrerà la terza candidatura che ci sta come il cocco più maccheronico? E i sottosegretari come Carlo Sibilio e Manlio Di Stefano? E Vito Crimi? E quanto varranno i ministri di Draghi (come Luigi Di Maio e Federico D'Incà)? E agli ex ministri-Bonafede & Fracaro - sarà riconosciuta un'indennità da reduci o una Bacchelli bis? Nello statuto del nuovo M5s Conte ha un vecchio problema: il terzo mandato. E da buon avvocato ha scritto: "deroga per meriti". Distribuirà l'agognata medaglia, e come Re Artù, nominerà i Cavalieri della poltrona rotonda. (Cantatieri segue a pagina quattro)



il Giornale



MARTEDÌ 4 MAGGIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 104 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 E-Guidale (ed. nazionale)

GIUSTIZIOPOLI

Indagati i pm di Milano E rischia anche Davigo

Aperto un fascicolo sulla fuga di notizie, l'ex leader dell'Anm potrebbe essere sentito. E il Csm non gli risparmia critiche
Chiuse le indagini sul figlio di Grillo. Verbali choc

La procura di Brescia indaga sui pm di Milano, il Csm attacca Davigo sul fascicolo con i verbali dell'avvocato Amara: «Comunicazioni irrilevanti». E Grillo Jr va a processo.

servizi da pagina 2 a pagina 5

COSÌ È CROLLATO IL POTERE ROSSO

di Augusto Minzolini

Una volta Antonio Gramsci le definiva le «casematte del Potere», dalla giustizia all'informazione, cioè gli strumenti per raggiungere e conservare il governo di un Paese. Uno schema che da noi ha funzionato per decenni e decenni. Per cui colpisce quanto repentinamente con la crisi della sinistra, quegli «apparati della società» (per usare il verbo gramsciano) stiano venendo giù. L'ultima settimana è stata esiziale per quei mondi. Prima sui verbali dell'avvocato Amara è scoppiato il pianeta giustizialista, quello in cui, in una sorta di *Entente cordiale*, convivono gli eredi delle toghe rosse e i seguaci del rito propugnato dall'ex mostro sacro (l'iconografia a sinistra è sempre strumentale al risultato), Piercamillo Davigo. Poi il terremoto ha raggiunto Raitre, cioè il tempio dell'informazione di sinistra: Enrico Letta e Giuseppe Conte hanno scommunicato i vertici dell'azienda di viale Mazzini, messi alla berlina da Fedez, che dal palco della diretta del concerto del Primo maggio ha denunciato un tentativo di censura dei dirigenti del servizio pubblico sul suo intervento contro la Lega e in favore del ddl Zan contro l'omotransfobia (parola oscura e complicata); rimuovendo in un battibaleno il dato, quantomai ovvio e acclarato, che nelle caselle della *nomenclatura* di quel pezzo di Rai quei nomi li avevano scritti loro. A cominciare dalla principale imputata, quell'Iaria Capitani, ex portavoce di Veltroni, che guidata dal pilota automatico incorporato dei dipendenti dell'azienda che entra in funzione quando si passa da un governo all'altro (in questo caso dal governo giallorosso al Draghi di unità nazionale), aveva pensato innanzitutto al suo futuro e si era preoccupata, fin troppo, della possibile (...)

segue a pagina 4

► In edicola
con il Giornale

«Scienza in cucina»
secondo volume



SUCCESSO BIPARTISAN

Tutto riforme e zero polemiche
La seconda vita di Brunetta

di Vittorio Macioce

a pagina 11



INNOVAZIONE Renato Brunetta, due volte ministro della Pa

Arriva il decreto Sostegni bis
Alle imprese oltre 15 miliardi

Gian Maria De Francesco

a pagina 10

I FRANCESI SCENDONO DAL 29 AL 4,6%

Accordo Mediaset-Vivendi, la guerra è finita

Maddalena Camera

Dopo cinque anni di battaglie Mediaset, Fininvest e Vivendi hanno trovato un accordo. I francesi, soci del gruppo televisivo italiano con quasi il 30% del capitale, si sono impegnati a vendere sul mercato l'intera quota del 19,19% di Mediaset in un periodo di cinque anni.

a pagina 20

GRAN BRETAGNA E ISRAELE

Due numeri che zittiscono i No-Vax

di Enrico Lagattola

Il Regno Unito ha 66 milioni di abitanti, ha somministrato 50 milioni di vaccini tra prime e seconde dosi, e ieri ha contato un morto da Covid. Uno. Israele, dove più della metà della popolazione

ne ha completato il ciclo di somministrazione, ha registrato ieri 13 positivi su 10mila tamponi. Lo 0,1%. *Zerovirgolau-no*. Pensi ai no-Vax, alla cospirazione di Big Pharma, al 5G (...)

segue a pagina 7

LA REPLICA: NESSUN INTRIGO

«Incontrò uno 007»
Veleni su Renzi
per la caduta di Conte

Fabrizio Boschi

Report racconta di un incontro in un autogrill sull'autostrada, tra un agente segreto e Matteo Renzi, in un momento particolarmente delicato della vita politica italiana, in cui cominciavano le manovre per far cadere il governo Conte. È il 23 dicembre 2020, in un parcheggio dell'autogrill. Renzi parla 40 minuti con lo 007 Marco Mancini. Di cosa non si sa.

a pagina 4

MENTRE LA POLEMICA SI SPOSTA SULLA RAI

Moratti stuprata, D'Urso uccisa
Ecco i testi nei dischi di Fedez

Massimo Arcangeli

Non solo versi omofobi. Nei testi dei dischi prodotti da Fedez spuntano frasi volgari e violente nei confronti delle donne. «Ti do mezza busta se mi fai un mezzo busto, / te la do tutta se ammazzi Barbara D'Urso / perché io non posso ancora concedermi questo lusso» (*Blasfemia*, del 2010; con Emis Killa). Bersaglio di volgarità inaudite anche la Moratti. Per queste «canzoni» il rapper non ha mai chiesto scusa.

con Cesaretti e Rio e alle pagine 12-13

IL PARADOSSO

La sinistra
coerente
passa da Marx
ai trapper

di Alessandro Gnocchi

La sinistra riparta dal compagno Fedez. Da Marx al divo che vende qualunque cosa, musica leggera e smalto per le unghie, c'è una linea diretta e coerente. Lo diceva Augusto Del Noce, inascoltato: la sinistra diventerà un partito radicale di massa, la rivoluzione passerà dalle fabbriche alle camere da letto. Fedez che parla di diritti civili dal palco del 1° maggio, festa del lavoro, è la dimostrazione plastica della bontà dell'intuizione del filosofo. Il lavoro, alla sinistra, non interessa più. Contano solo i diritti delle minoranze, ed è un peccato, non solo verso la storia (...)

segue a pagina 13

IL GIORNO

MARTEDÌ 4 maggio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sesto Calende, spariti anche chiavi e portafogli

**Morta nel suo villino
La svolta grazie ai cani:
«Qualcuno era con lei»**

G.Moroni in Lombardia



Milano, il rapporto della Bicocca

**Nonni lombardi
più digitali
Boom di truffe**

Ballatore in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Contrordine: AstraZeneca per tutti

Il commissario Figliuolo: usiamolo anche per chi ha meno di 60 anni. L'obiettivo è non rallentare il ritmo delle vaccinazioni
Polemica sui festeggiamenti per l'Inter, virologi divisi sui rischi di contagio all'aperto. La guida: ecco le situazioni pericolose

Servizi
da p. 3 a p. 7

Le battaglie facili del Pd

**La sinistra
e la banalità
del bene**

Pierfrancesco De Robertis

Nei giorni in cui l'Istat certifica un calo della natalità del 30 per cento negli ultimi 12 anni e la Confindustria ricorda come la pandemia abbia bruciato un milione e mezzo di posti di lavoro e 130 miliardi di consumi, i partiti si dividono su Fedez, la lottizzazione della Rai e una discussa legge sui diritti civili. Tutte questioni importanti, per carità, ma per lo meno non nuove: di lottizzazione in Rai si parla dai tempi in cui la Rai fu fondata, e di una legge sulle discriminazioni legate all'orientamento sessuale da una ventina di anni. Che però il dibattito pubblico verta su temi come i diritti civili fa comodo a tutti, destra e sinistra.

Continua a pagina 2

**CHOC A PRATO: RESTA IMPIGLIATA NEL RULLO DI UN MACCHINARIO TESSILE
OPERAIA LASCIA UN BIMBO DI 5 ANNI, ALLARME SICUREZZA SUL LAVORO**

Luana D'Orazio, 22 anni,
operaia tessile e mamma
Viveva a Pistoia
con i genitori
e con il fratello

**MORIRE
IN FABBRICA
A 22 ANNI**

Bini e Monti a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano, il caso

**«Dichiarata morta
per l'eredità»
La donna è viva
ed è una clochard**

Giorgi nelle Cronache

Milano, la polemica

**Festa tifosi, è scontro
«Con la piazza chiusa
rischi maggiori»**

Mingoia e Palma nelle Cronache

Lodi, il progetto

**La Cattedrale
vegetale tornerà
a splendere**

D'Elia nelle Cronache

LEGGE ZAN SUBITO!

Si rischia un nuovo delitto d'opinione

**La legge degli equivoci
L'altro volto del ddl Zan**

Coppari e Colombo alle pagine 8 e 9

**Uccisero Marco Vannini
Intera famiglia in carcere**

La Cassazione conferma la condanna dei Ciontoli

**Uccisero Marco Vannini
Intera famiglia in carcere**

Prosperetti a pagina 11

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. MENARINI



€ 1,20 ANNO CCXXI - N° 121
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/18, L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 4 Maggio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA "IL MATTINO" • "IL BOSFORO", EURO L20

Passione Salinger
Il giovane Holden
compie 70 anni
e seduce
Hollywood
Stefano Gallerani a pag. 14



L'annuncio su Twitter
Bill e Melinda Gates
divorzio dopo 27 anni
degli sposi d'America
Anna Gualta a pag. 34



Il relax a Capri
Mertens, è solo
un momento no
o carriera
in declino?
Majorano e Boniello a pag. 17



Il Recovery/1
L'UNIVERSITÀ
RIMANE
NEL CONO
D'OMBRA

Eugenio Mazzarella

Chiuso con successo, per il decisivo imprinting in Italia e in Europa del Presidente Draghi, il percorso di approvazione e presentazione del PNRR, probabilmente ultima nostra occasione di ammodernarci, si può finalmente discutere nel merito. Esercizio, nel consenso o dissenso, non ozioso, considerato che per l'efficacia molto dipenderà dalla sua attuazione e anche dalle misure aggiuntive, e magari compensative su questa o quella sua linea, che il governo, o meglio i governi italiani da qui al 2026 vorranno intraprendere.

Continua a pag. 35

Recovery/2
PER I GIOVANI
MANCA
L'ULTIMO
MIGLIO

Enrico Del Colle

«Alia laeta est», ovvero il dado è stato lanciato e, prendendo a prestito la locuzione, possiamo dire che il Recovery Plan è approdato a Bruxelles dove la Commissione europea, entro due mesi, esprimerà la sua vincolante valutazione. Il Presidente Draghi, illustrando le linee guida del Piano al Parlamento, ha insistito molto sulla specifica attenzione riservata ai nostri giovani sottolineando come siano state destinate risorse per la natalità: in Europa siamo in fondo alla graduatoria del tasso di natalità, 7 nascite ogni mille abitanti.

Continua a pag. 35

«Lotta alla camorra, i preti fino al martirio»

Intervista all'arcivescovo
di Napoli Mimmo Battaglia

Federico Monga

«È importante che la nostra parola di preti sia sempre chiara e inequivocabile. Per questo, a tutti i preti e a tutti i cristiani, chiedo chiarezza di vita e coraggio, anche fino al martirio». Don Mimmo Battaglia, Arcivescovo di Napoli, parla della lotta alla camorra in una lunga intervista al *Mattino*. «Gli altarini dei boss vanno tolti - dice - È un errore dividersi sui murali».

A pag. 9 Don Mimmo Battaglia dal 12 dicembre 2020 è Arcivescovo di Napoli



«La Chiesa non deve mai chinare il capo di fronte a idoli suadenti. Gli altarini dei boss vanno tolti e riempiti con simboli positivi».

Sbagliato dividersi sui murali così si fa il gioco dei clan. Pregho per Ugo Russo ma la giustizia si chiede nelle sedi giuste.

Mezza Campania da zona rossa

► Con il giallo contagi su: in molti comuni il numero di positivi è il doppio della soglia di allarme Recovery, ecco l'agenda di De Luca: 17 miliardi per infrastrutture, Zes, scuole e rete ospedaliera

Il viaggio a Bali, i contatti con Wuhan: napoletano il «paziente meno uno»



«Io, nell'inferno Covid
già a febbraio del 2019»

Maria Chiara Aulisi in Cronaca

Gianni Molinari e Adolfo Pappalardo
alle pagg. 3 e 6

Tifosi allo stadio all'ultima giornata di campionato

► Il piano: via libera a vaccinati, guariti o negativi. Allarme contagi dopo la festa scudetto dell'Inter

L'ultima partita di serie A con il pubblico, al 20% della capienza. Per gli spettatori green pass: vaccino completo, infezione superata, o tampone negativo da 48 ore.
Bernardini e Evangelisti a pag. 7

Vaccini

AstraZeneca, verso il sì
anche ai cinquantenni

Mauro Evangelisti a pag. 4

La polemica del Primo maggio

Fedez sospeso dalla Rai Draghi: l'ad lo scelgo io

Rai nel caos. E vogliosa di rivalsa. La linea è: mai più Fedez in video, finché non si chiarisce la vicenda primo maggio (ovvero lui ammette di aver sbagliato) e non si decide se fargli causa o no. E intanto, questa burrasca che fatalmente è rimbalzata anche dentro Palazzo Chigi, fa il paio con la questione delle nomine dentro la Rai. Per la presidenza spunta il nome di Casse, mentre per il delicato ruolo di Ad il premier Draghi intende riservarsi la scelta.

Ajello a pag. 10

Il focus

LEGGE OMOFOBIA
I PREGI E I DUBBI
DEL TESTO ZAN

Massimo Adinolfi

Fedez ha detto la sua: se il ddl Zan non diventa legge, è per via delle opinioni retrive ed omofobe del centrodestra, e in particolare della Lega. Ma non è che così si capisca benissimo cosa c'è scritto nel ddl.

A pag. 11

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACE DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO** IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURA! Prova subito la confezione da 1 misura e assorbita soli 3,90€



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143 N° 121
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONI

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su **IL MESS**

Martedì 4 Maggio 2021 • S. Floriano

211 VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate ieri:
362.687
Dosi somministrate in totale:
20.766.311
Rapporto del quotidiano rispetto al giorno precedente: **-14,3%**
Rapporto della settimana precedente: **+36,5%**



Draghi sceglierà l'ad Rai, Fedez al bando
«Deve chiedere scusa»
Ma a viale Mazzini è resa dei conti sul cda

Ajello a pag. 10



Fibrillazione panchine
Roma, Fonseca in bilico
ipotesi traghettatore
L'ombra Juve su Inzaghi
il contratto in stand by

Abbate, Carina e Trani nello Sport



Adempimenti inutili
La sfida di triplicare la velocità del Paese

Francesco Grillo

Centoquindici volte viene citata la parola semplificazione nel Piano che Mario Draghi ha trasmesso venerdì scorso a Bruxelles affidandogli buona parte delle possibilità che l'Italia esca da una crisi lunghissima. Ma per capire la natura della sfida di rendere più semplice un'economia estremamente complicata, può essere utile raccontare uno degli episodi di ordinaria follia che segnano la quotidianità di tutti.

Ad un mio amico è capitato di recente vedersi richiedere dalla Regione Campania il pagamento di una tassa di bollo per una Vespa prodotta nel 1988 dalla Piaggio, da lui acquistata nel 1995 e rottamata nel 1997. Nel 1997 non c'erano ancora gli sms e però quell'amico - diventato nel frattempo manager ed economista - ha scoperto di dover andare a denunciare dai carabinieri quella demolizione avvenuta un quarto di secolo fa, incaricare un'agenzia che facesse registrare al Pubblico Registro Automobilistico il "decesso" del mezzo e, comunque, di dover pagare le tasse relative ad un fantasma uscito dalla fabbrica 33 anni fa quando ancora non ci eravamo scambiati la prima posta elettronica.

Cambiare l'amministrazione pubblica significa portare nella modernità un Paese che ne è rimasto fuori, trattenuto da una burocrazia che si è congelata nelle sue forme. La sua riforma costituisce il maggiore valore aggiunto dal governo Draghi (...)

Continua a pag. 25

L'Europa: riaprire al turismo Italia in ritardo sul Covid pass

►La Ue ribalta le regole: meno divieti, chiusure se i contagi risalgono
Ma da noi il certificato vaccinale sarà operativo solo da metà giugno

ROMA La Ue si dice pronta a riaprire al turismo, ma l'Italia è in ritardo sul Covid pass.

Bisozzi e Mangani alle pag. 6 e 7

Vannini, la Cassazione conferma le pene: la famiglia Ciontoli in carcere



La verità su Marco ferito e lasciato morire

Marina Conte, madre di Marco Vannini (foto ANSA) Rossi a pag. 13

Il lungo addio

Mediaset-Vivendi, i francesi sono fuori

ROMA Vivendi e Mediaset firmano la pace: dopo una lunga trattativa i francesi fuori in 5 anni.

A pag. 15

Sostegni, 14 miliardi e criteri flessibili per ristoranti e Pmi

►Nel decreto bis gli imprenditori sceglieranno il periodo di calcolo della perdita di fatturato

ROMA Un piatto da 14,1 miliardi per assicurare nuovi ristori alle aziende che hanno già ottenuto i contributi a fondo perduto introdotti con il primo decreto. Nel decreto bis gli imprenditori sceglieranno il periodo di calcolo della perdita di fatturato. Previsti criteri più flessibili per ristoranti e Pmi. E questa la portata più importante del "Sostegni-bis".

Amoruso, Di Branco e Franzese alle pag. 2 e 3

Emozioni ritrovate
Io, lei e un film il miracolo delle storie viste al cinema

Enrico Vanzina

Domenica pomeriggio, con mia moglie, sono andato al cinema Nuovo Olimpia a vedere "No-madland" il film che ha appena vinto tre Oscar: miglior film, miglior regista e migliore attrice protagonista (la superba Frances McDormand). In realtà, avevamo provato ad andare al cinema già il sabato, ma i tre spettacoli erano esauriti. Così come era esaurito anche il nostro spettacolo della domenica (metà capienza per misure Covid).

Continua a pag. 25

Il caso Amara

Ermini e i verbali sulla loggia Ungheria
«Erano irricevibili»

Valentina Errante

«Il Consiglio opera soltanto sulla base di atti formali». Gioca in difesa il vicepresidente del Csm David Ermini: cerca di evitare un'altra crisi istituzionale ma conferma che la scorsa primavera, a Palazzo dei Marescialli, la notizia dei verbali, nei quali l'avvocato siciliano Piero Amara rivelava alla procura di Milano l'esistenza di una presunta loggia segreta circolava già. «Ma erano irricevibili».

A pag. 12

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

LA BILANCIA RITROVA I sorrisi

LA BILANCIA RITROVA I sorrisi

Buongiorno, Bilancia! Ritorna la vostra sorridente disponibilità, il sorriso, che vi rende così popolari anche in ambienti nuovi, con persone appena conosciute. Ed è proprio questo che vi suggerisce Mercurio in Gemelli, qualche volta staccate con le solite facce, cercate nuove persone, create un nuovo successo. La Luna ultimo quarto non è allegra, di per sé, ma unita a Giove diventa fortuna. Dovete solo tagliare quel nodo che vi lega ancora a un passato... passato. Auguri.

© RIFERIMENTI ESEMPI
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria. € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50

il Resto del Carlino

MARTEDÌ 4 maggio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Bologna, omicidio-suicidio

**Emma, il sospetto:
è stata fatta a pezzi
perché rimasta incinta**

N. Bianchi nel Fascicolo Regionale



Usa e Cina nella Motor Valley

**«Supercar
a Reggio Emilia:
la nostra sfida»**

Petrone nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Contrordine: AstraZeneca per tutti

Il commissario Figliuolo: usiamolo anche per chi ha meno di 60 anni. L'obiettivo è non rallentare il ritmo delle vaccinazioni
Polemica sui festeggiamenti per l'Inter, virologi divisi sui rischi di contagio all'aperto. La guida: ecco le situazioni pericolose

Servizi
da p. 3 a p. 7

Le battaglie facili del Pd

**La sinistra
e la banalità
del bene**

Pierfrancesco De Robertis

Nei giorni in cui l'Istat certifica un calo della natalità del 30 per cento negli ultimi 12 anni e la Confcommercio ricorda come la pandemia abbia bruciato un milione e mezzo di posti di lavoro e 130 miliardi di consumi, i partiti si dividono su Fedez, la lottizzazione della Rai e una discussa legge sui diritti civili. Tutte questioni importanti, per carità, ma per lo meno non nuove: di lottizzazione in Rai si parla dai tempi in cui la Rai fu fondata, e di una legge sulle discriminazioni legate all'orientamento sessuale da una ventina di anni. Che però il dibattito pubblico verta su temi come i diritti civili fa comodo a tutti, destra e sinistra.

Continua a pagina 2

**CHOC A PRATO: RESTA IMPIGLIATA NEL RULLO DI UN MACCHINARIO TESSILE
OPERAIA LASCIA UN BIMBO DI 5 ANNI, ALLARME SICUREZZA SUL LAVORO**



Luana D'Orazio, 22 anni,
operaia tessile e mamma
Viveva a Pistoia
con i genitori
e con il fratello

**MORIRE
IN FABBRICA
A 22 ANNI**

Bini e Monti a pagina 13

DALLE CITTÀ

San Giovanni in Persiceto

**Motocicletta
contro camion,
perde la vita
un 52enne**

Trombetta in Cronaca

Bologna, la strada della movida

**Osti e residenti uniti
Via Petroni rinasce
con i dehors**

Rosato in Cronaca

Bologna, il rilancio

**I colli ritrovano
l'anima agricola
Attività mappate**

Cucci in Cronaca



Si rischia un nuovo delitto d'opinione

**La legge degli equivoci
L'altro volto del ddl Zan**

Coppari e Colombo alle pagine 8 e 9



La Cassazione conferma la condanna dei Ciontoli

**Uccisero Marco Vannini
Intera famiglia in carcere**

Prosperetti a pagina 11

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?

PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. MENARINI



MARTEDÌ 4 MAGGIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 104, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

DALLA BATTAGLIA DI WATERLOO ALLE CROCIATE
I viaggi di Barbero nella storia:
dodici libri con Il Secolo XIX

DA GIOVEDÌ A 9,90 EURO PIÙ IL PREZZO DEL GIORNALE / PAGINA 32



LE TAPPE, I PROTAGONISTI, LE STORIE
Giro d'Italia, l'amico ritrovato
In omaggio l'inserto di 16 pagine

DOMANI CON IL SECOLO XIX



INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 12
Economia/Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Programmi tv	Pagina 30
Xie	Pagina 31
Sport	Pagina 34

SALVINI ATTACCA IL SINDACO SALA: MEGLIO APRIRE LO STADIO DI SAN SIRO. LA REPLICA: TRA I TRENTAMILA IN PIAZZA C'ERANO ESPONENTI DELLA LEGA

È lite dopo la festa di Milano Sileri: errore che pagheremo

Vaccini, Figliuolo accelera: «Usare tutte le dosi disponibili, AstraZeneca anche agli under 60»

La festa scudetto dei 30 mila tifosi interisti in piazza Duomo a Milano diventa oggetto di un duro scontro politico. Salvini attacca il sindaco di Milano Sala, chiedendo perché non sia stato aperto lo stadio di San Siro. Il Comune replica segnalando la presenza di alcuni esponenti leghisti di spicco in piazza. I virologi segnalano il rischio di un maxi focolaio. Il sottosegretario alla Salute Sileri: «È un errore che pagheremo tutti». Il commissario Figliuolo chiede di somministrare AstraZeneca anche agli under 60.

SERVIZI / PAGINA 2-5

LIGURIA, LE NUOVE REGOLE

Daniilo D'Anna

Visite aperte nelle Rsa
Ma c'è chi mantiene
le divisioni in plexiglass

Da ieri sono operative le regole dell'agenzia ligure Alisa per le visite agli anziani nelle Rsa. C'è chi ha utilizzato le terrazze e chi ha preferito non rimuovere le divisioni in plexiglass.

L'ARTICOLO / PAGINA 16

ROLLI



IL FUTURO DELLA TV

Francesco Spini

Pace Mediaset-Vivendi
I francesi vendono
e basta battaglie legali

Accordo fatto tra Mediaset, Fininvest e Vivendi, dopo 5 anni di battaglie e il no di Bolloré all'acquisto di Premium, al centro della prima intesa.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

L'INCHIESTA PER STUPRO

Caso Grillo Jr,
indagini chiuse:
i pm contestano
altre fotografie

Altre foto e nuovi testimoni: sono nel secondo avviso di fine indagine che accusa Ciro Grillo e tre amici di stupro.

FREGATTI/INDICE / PAGINA 11



IL PROCURATORE COZZI:
«AUMENTANO I MINORENNI
SPINTI A FARSI FOTO HARD»

FAGANDINI / PAGINA 11



Bisagno in sicurezza, fine del cantiere durato 16 anni

La copertura del torrente Bisagno, dove domani sarà posata l'ultima trave di sostegno (Balostro) D'ORIA E GALLOTTI / PAGINA 20

SOCIETÀ

Così funziona
il mugugno,
blues dei genovesi

PAOLO MILONE

Cos'è il mugugno? Siamo sicuri che sia un lamento? In questo periodo di pandemia e lockdown, se fosse un lamento, sarebbe dovuto aumentare, ma è così? Il mugugno è il blues dei genovesi. L'origine del mugugno è la povertà della terra ligure, terra sassosa, scoglio e mare. È la dichiarazione: l'unica cosa che possiedo è potermi lamentare. Non ho nulla da darti. È vero: se riesco a lamentarmi, vuol dire che sto sopravvivendo, ma non so come farlo. Non chiedere i miei trucchi, io non ti chiederò i tuoi. Come nel blues, il mugugno è un lamento contro una entità esterna ai presenti, che rende la vita ancora più difficile di quello che già non sia.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

Liguria, effetto virus:
calano abitanti
e aspettativa di vita

Mario De Fazio



La Liguria, secondo il nuovo report demografico dell'Istat, si riscopre con oltre 15 mila abitanti in meno, conserva l'età media più alta d'Italia con oltre un cittadino su 4 che ha più di 65 anni e vede diminuire anche le nuove nascite. Alla Spezia si vive di più ma nascono meno bimbi, a Genova e Savona diminuiscono più che altrove gli abitanti, a Imperia l'età media delle madri è la più bassa.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

BUONGIORNO

Il primo maggio mi è sempre sembrata una festa stanca e demagogica ma ieri l'ho celebrata, sebbene con quarantotto ore di ritardo e dalla scrivania, sede del mio privilegio. Ho letto la storia di una zucchini e anche la storia di una sovraccoscia di tacchino: costo, due euro e mezzo al chilo. Praticamente regalata, dice la storia. Ho letto anche la storia di Daniela, che ha una figlia all'università e le capita di pulire una casa da cima a fondo, ventidue euro per tre ore, detersivi compresi. Ora Daniela ha quasi cinquant'anni e forse la licenziano. Ho letto storie di ridere da 200 consegne al giorno, di braccianti da tre euro l'ora, di ananas in offerta a un centesimo, di schiavi e di schiavisti, soprattutto di "Noi schiavisti", il titolo del libro (Laterza, in vendita da giovedì) in cui le storie sono raccontate da

Valentina Furlanetto. Non sono semplicemente le storie di poveri immigrati sfruttati, ma le storie di poveri immigrati sfruttati da chi non vorrebbe gli immigrati, o sfruttati da altri immigrati che hanno capito come funziona il mondo in cui siamo sprofondata, di italiani cui tocca adeguarsi ai salari al ribasso fino alla fame contrattati dagli stranieri, di sindacalisti che urlano al vento e sindacalisti che ci marciano e ci fanno soldi, di badanti a nero perché senza nero non ci si riesce, di leggi inadeguate o proprio sceme. E poi le storie di noi, che troviamo tutto così conveniente, così comodo e a portata di mano, e siamo gli innocenti schiavisti che chiediamo diritti per noi sulla negazione dei diritti basilari degli altri. Peccato, questo primo maggio s'è parlato d'altro. Sarà per il prossimo. —

MATTIA FELTRI

Storie di tacchini

AURUM
OPERATORE PROFESSIONAL FINANT AUTOPROTEZIONE DELLA BANCA D'ITALIA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R

(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

AURUM
OPERATORE PROFESSIONAL FINANT AUTOPROTEZIONE DELLA BANCA D'ITALIA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R

(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus 110%
Condominio,
rischio contenzioso
dall'incrocio
abusi edilizi-sconti



Diana e Todini
— a pag. 37

Oggi con il Sole
Primo inserto
con il testo
del piano italiano:
focus sulle riforme



— a 0,50 più il
quotidiano.
Domani e
giovedì gli altri
due inserti



FTSE MIB **24419,97** +1,15% | SPREAD BUND 10Y **104,20** -1,50 | XETRA DAX **15236,47** +0,66% | CAC40 **6307,90** +0,61% | **Indici & Numeri** → p. 45-49

Fondo perduto, aiuti per 14 miliardi Moratoria dei prestiti, proroga con limiti

Sostegni-bis

Nella bozza del DI
i supporti alle imprese
estesi al 2021

Nuova spinta all'Ace:
più incentivi alle aziende
che aumentano il capitale

Tetto alla compensazioni
a 3 milioni. Recupero Iva
non riscossa per fallimento

Nuovi aiuti a fondo perduto, per 14 miliardi con la possibilità per i beneficiari di scegliere il periodo di riferimento; proroga, ma con dei limiti, per la moratoria dei prestiti (rinnovo non più automatico, dal 1° luglio necessario pagare gli interessi); Ace rafforzata per le ricapitalizzazioni delle Pmi; tetto a 3 milioni per compensare i crediti fiscali; recupero dell'Iva in caso di fallimento del committente; rinvio a gennaio 2022 per plastic tax; aiuti alle famiglie per spesa, affitti e bollette. Comincia a prendere forma il decreto legge Sostegni-bis da circa 40 miliardi, che dovrebbe arrivare in Consiglio dei ministri entro questa settimana; 10 gli articoli ancora senza testo (Alitalia, trasporto ferroviario, trasporto locale, scuola), segno che il provvedimento è ancora in via di definizione e i tempi del voto potrebbero slittare. Tra le misure, il prolungamento dello smart working nel privato fino a fine settembre e il finanziamento della prima produzione pubblica di vaccini nello stabilimento militare di Firenze. Altra novità, la spinta agli investimenti in start up e Pmi innovative: non si pagherà la tassa al 26% sulle plusvalenze fino al 2025.

— Servizio alle pagine 2-3

LE ALTRE NOVITÀ IN ARRIVO

LOCAZIONI

Credito d'imposta
sugli affitti
per le aziende
in perdita

Mobili, Trovati — a pag. 3

GIOVANI

Per la prima casa
non pagano
Registro e imposte
ipo-catastali

— Servizio a pagina 2

SMART WORKING

Restano le regole
semplificate
almeno fino
al 30 settembre

Giorgio Pogliotti — a pag. 2

DL SOSTEGNI 1

Per le partite Iva
in crisi ritorna
l'esenzione
della prima rata Imu

Gianni Trovati — a pag. 3

COMMERCIO MONDIALE IN RIPRESA



Ripartenza. La sfida per le imprese italiane è quella di agganciare la ripresa delle esportazioni già in corso in Asia e Stati Uniti

Food e arredo rilanciano l'export

Solo con flessibilità e capacità di riposizionamento le imprese italiane agganceranno la ripresa del commercio estero, che a livello mondiale crescerà del 7,6% nel 2021. Il rapporto Istat-Prometeia delinea le prospettive di settori e mercati: stime più favorevoli per alimentare, arredo ed elettronica. **Caroline Fotina** — a pag. 9

REPRESA POST-COVID

Germania, risveglio dei consumi
A marzo vendite al dettaglio +7,7%

Isabella Bufacchi — a pag. 6

Mediaset e Vivendi trovano l'accordo Francesi in uscita e fuori dal cda

Media

Pace fatta dopo cinque anni di liti. Mediaset e Vivendi «sono lieti di annunciare di aver raggiunto un accordo globale per mettere fine alle loro controversie rinunciando reciprocamente a tutte le cause e denunce pendenti», annuncia una nota, arrivata al termine di una trattativa serrata. **Andrea Biondi** — a pag. 25

INTERVISTA ALL'AD STARACE

«Open Fiber
tra le cose più belle
fatte dall'Enel
Rete unica
entro cinque anni»

Laura Scrafini — a pag. 27



MANAGER.
Francesco Starace, amministratore delegato e direttore generale dell'Enel dal 2014

LE STIME DELL'ISTAT

**IL CROLLO DELLE
NASCITE NON È
ANCORA FINITO**

di Gian Carlo Bianchiardi

L'Istat ha da poco reso disponibile il totale (provvisorio) delle nascite di gennaio 2021. La media giornaliera è di 992 unità, a fronte delle 1.239 di gennaio 2020, e il totale mensile di 30.767; oltre 5 mila nati in meno rispetto allo scorso anno, con un calo del 14,3%. Per allontanare il sospetto che ciò sia semplicemente

dovuto ad oscillazioni "accidentali" del dato mensile, conviene chiamare in causa l'analoga variazione negativa a due cifre con cui si è chiuso il 2020 (-10,3% di dicembre 2020 su dicembre 2019) preceduta, a sua volta, dal -8,2% di novembre 2020 (su novembre 2019).

— Continua a pagina 5

— Altri servizi a pagina 5

ZORZETTO 50°
ACCIAI SPECIALI

«Qualità è soddisfare
le necessità del cliente e superare
le sue stesse aspettative
continuando a migliorarsi»

WILLIAM EDWARDS DEMING

zorretto.com

PANORAMA

SALUTE 24

**Covid, ipotesi
terza fase
di richiami
già in autunno**

L'Italia potrebbe vivere una campagna vaccinale senza soluzione di continuità. Se tra settembre e ottobre prossimi si raggiungerà l'agognata immunità di gregge con almeno il 70% degli italiani vaccinati (42 milioni) già da novembre potrebbero partire i richiami del vaccino per chi si è immunizzato per primo. — a pagina 23

IL COMMISSARIO

**Corsa per vaccinare
gli over 65, poi i lavoratori**

La sfida è vaccinare entro maggio gli over 65. Se l'obiettivo sarà raggiunto «potremo aprire a tutte le classi di età» e alle somministrazioni nelle aziende. Lo ha detto il commissario Paolo Figliuolo. — a pagina 6

L'INTERVENTO

**EBA E BCE:
I RISCHI
DI UNA EUROPA
ADUE VELOCITÀ**

di Antonio Patuelli
— a pagina 11

CREDITO E REGOLE

**Ranche: nel 2022 debutta
l'indice di efficienza green**

Per valutare l'efficienza di una banca europea, investitori e agenzie di rating guarderanno anche al Green Asset Ratio. Il nuovo indice sarà introdotto dal 2022 su proposta dell'European Banking Authority. — a pagina 11

PIANO DA 1 MILIARDO

**Polo dell'auto elettrica:
Faw sceglie Reggio Emilia**

Avrà sede a Reggio Emilia il polo produttivo dei cinesi di Faw in joint venture con gli americani di Silk Ev. Il piano per realizzare una supercar elettrica prevede 1 miliardo di investimenti e mille assunzioni. — a pagina 28

DA DOMANI IN EDICOLA



**Storia
Napoleone
e le sue isole**

— a 12,90 euro oltre il quotidiano

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1 €. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 4 maggio 2021
Anno LXXVII - Numero 121 - € 1,20
San Floriano

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

TUTTA EUROPA RIAPRE TRANNE NOI

Ora liberate anche gli italiani

Dalla Germania alla Grecia
via le restrizioni anti-Covid
Appello Ue: favorire il turismo

Da noi invece i politici litigano
sulla festa dei tifosi dell'Inter
e i virologi lanciano allarmi

Caro Draghi, inutile discutere
di un'ora in più di coprifuoco
Subito le date della ripartenza

Il Tempo di Osho

Lotito può «scippare» lo stadio alla Roma



Magliaro a pagina 29

Il commissario Figliuolo inaugura il nuovo hub vaccinale a Ostia e rilancia la campagna AstraZeneca agli under 60 e sierici a scuola

Lo studio del Gemelli
Virus più rischioso
per obesi o malnutriti

a pagina 19

... Vaccinare, vaccinare, vaccinare. «È l'unico modo per uscire da questa pandemia». Il commissario per l'emergenza Covid, il generale Figliuolo, lo ha ricordato ieri inaugurando il nuovo hub del Centro Federnuoto di Ostia. Ha proposto anche la vaccinazione degli studenti nelle scuole appena ci saranno le autorizzazioni.

Carta, Conti e Mariani alle pagine 2 e 18

Condanne confermate
I Ciontoli in carcere
per l'omicidio Vannini

Sereni a pagina 13

DI FRANCO BECHIS
In Germania cambiano le restrizioni almeno per chi si è vaccinato, in Grecia si riapre con sempre meno vincoli. In Gran Bretagna ogni giorno si recupera un frammento di libertà, in Israele la vita sta tornando alla normalità e non c'è più (...)

Segue a pagina 3

Magistratura nel caos
Non c'è solo il caso Fedez
Lo scandalo è la giustizia

DI FRANCESCO STORACE

Da ora in avanti diffidare di quelli che dichiarano: «Ho piena fiducia nella magistratura». Se non altro bisognerà chiedersi quale. Perché scivola via con ignominia il senso di giustizia, si dubita della legge uguale per tutti, si ascolta (...)

Segue a pagina 11

Il decreto Sostegni bis
Aiuti ai giovani per il mutuo
e smart working altri 5 mesi

Frasca a pagina 7

La televisione è rosa
Venier, Clerici e le altre
Ecco chi sono le regine
degli ascolti in Tv



Caterini a pagina 27

la S TORACIATA
Per la riforma Rai
Enrico Letta ci
vuole proporre
il decoder
con la tessera del Pd

FARMITALIA
ILMODOL
antinfiammatorio e
antidolorifico 200mg
compresse a rilascio
controllato
LA TUA SALUTE AL CENTRO.

CONTRO MAL DI SCHIENA, CERVICALE E DOLORI ARTICOLARI
PUOI PROVARE ILMODOL ANTINFIAMMATORIO E ANTIDOLORIFICO
COMPRESSE A RILASCIO CONTROLLATO.
Il suo principio attivo dà sollievo fino a 12 ore.
Ulteriori informazioni su www.ilmocare.it

Ilmodol antinfiammatorio e antidolorifico è un medicinale a base di Naprossene Sodico
che può avere effetti collaterali anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo.
Autorizzazione Ministero Sanità 0501/2018

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Guardando, per motivi professionali, ogni giorno gli ascolti dei programmi televisivi, mi viene da chiedermi: perché questa stanchezza dei talk politici? Può darsi che sarà anche una stanchezza della politica, non c'è dubbio. Però è vero che, rispetto al passato, i talk politici che erano un appuntamento immancabile, sono diventati un appuntamento e basta. A proposito di appuntamenti, è sempre molto gradito quello con Alberto Angela, che ha una grande capacità di raccontare. (...)

Segue a pagina 27

Martedì 4 Maggio 2021

Nuova serie - Anno 39 - Numero 103 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 460/4 - DCB Milano

*La abbonamento obbligatorio ed esclusivo con l'offerta indicata. Capital € 4,50 Italia Oggi € 2,50 - Iva ed € 2,20

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,50*

Francia € 2,50



10 IL MIO 110% QUOTIDIANO

La caccia ai furbetti del bonus punta sui criteri selettivi

Poggiani a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Il testo completo del Piano nazionale di ripresa e resilienza

10 Capital

CARTELLE, SALDI & CO.

Un ingorgo di scadenze fiscali tra il 16 e il 30 di giugno

Mandolani a pag. 29

DECRETO SOSTEGNI 2

Stop alle rate dei finanziamenti ma solo per la quota capitale

Pagani a pag. 35

Nordio for president: contro il potere delle correnti il Csm va azzerato e i consiglieri scelti col sorteggio

Tino Oldani a pag. 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Di Sostegni, taglio ai costi fissi

Per le imprese prevista l'esenzione dalla prima rata Imu, stop alla Tosap e al canone Rai, i versamenti Irap vanno al 30 settembre. Niente Irpef sugli affitti non percepiti

Un taglio ai costi fissi per le imprese: esenzione dalla prima rata Imu, stop alla Tosap e al canone Rai, niente Irpef sugli affitti non percepiti e proroga dei versamenti Irap al 30 settembre prossimo. Sono le modifiche apportate al decreto legge Sostegni illustrate a Italia Oggi dal relatore in commissione bilancio del Senato, Daniele Matina. «La preoccupazione principale», spiega, «è che le imprese siano aiutate».

Bartelli a pag. 25

MATTEO ZUPPI

A Bologna il cardinale finanzia imprese e occupazione

Valentini a pag. 8

Il Biden inatteso. Rilancia l'economia, riposiziona gli Usa e doma il Covid



Joe Biden si sta rivelando un presidente degli Usa determinato e in palla, capace di riprendere nelle sue mani il timone del Paese. A parte il massiccio piano di investimenti per la ripresa (più grande di quello dell'Ue) e favorite, nell'attuazione, dalla semplicità ed efficacia della legislazione americana) ci sono prese di posizione in politica estera che stanno riposizionando gli Usa come paese leader nel mondo, e soprattutto con l'accelerazione delle misure anti-pandemia, la cui principale, la vaccinazione, sta procedendo negli Usa a passo più che spedito. Una lezione, quella americana, che va seguita con attenzione.

Caccopardo a pag. 5

DIRITTO & ROVERSCIO

Antonio Conte, alienatore dell'inter, un uomo che si intende in modo occluso di pedate, ma non di politica, ha fatto un'investimento di Fedes che dice: «La Rai deve essere sottratta dall'ingenuità dei partiti». Sarebbe come invocare una pioggia che non bagni. Per sottrarla alla presa dei partiti, la Rai deve essere privatizzata. La tv di Stato (chiamata anche tv pubblica) è un contrabbasso. I media sono nati storicamente come strumenti per tenere sotto controllo i pubblici poteri, a norma per conto dell'opinione pubblica. Con la Rai invece si rovescia la prospettiva. E lo Stato, attraverso la Rai, che sorregge (e sella) l'opinione pubblica. Negli Usa, che è un paese libero, nessuno penserebbe a una tv pubblica. Sulla comunicazione infatti lo Stato deve togliere le sue mani. La privatizzazione della Rai inoltre, oltre a migliorare l'offerta informativa, libererebbe gli italiani dall'obbligo di dover pagare il canone che somministra alla prateria di abbonare i cittadini, con i loro soldi, alla testata che vuole lo Stato.

POTENZA IL TUO LAVORO, DAI VALORE AL TUO FUTURO!



SCEGLI IL NETWORK TOGETHER TO COMPETE.

Più di 1.000 Professionisti hanno scelto la forza del Network "TOGETHER TO COMPETE" di Noverim, società di consulenza in ambito fiscale, legale, transaction e compliance.

Il primo Network a tripla A:
Aumenta il tuo fatturato.
Amplia la gamma dei servizi offerti.
Allarga il tuo portafoglio Clienti.

JOIN US ON NOVERIM.IT

info@noverim.it



noverim network
 TOGETHER TO COMPETE
 TOGETHER TO WIN

Cassa «La riforma delle sporte» a € 5,00 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 4 maggio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il capitano della Fiorentina morì nel sonno

**«Astori poteva salvarsi»
Medico condannato
Scontro sulle perizie**

Brogioni a pagina 10



E' in India con il Covid

**«Salviamo
la mamma
prigioniera»**

Quercioli nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Contrordine: AstraZeneca per tutti

Il commissario Figliuolo: usiamolo anche per chi ha meno di 60 anni. L'obiettivo è non rallentare il ritmo delle vaccinazioni
Polemica sui festeggiamenti per l'Inter, virologi divisi sui rischi di contagio all'aperto. La guida: ecco le situazioni pericolose

Servizi
da p. 3 a p. 7

Le battaglie facili del Pd

**La sinistra
e la banalità
del bene**

Pierfrancesco De Robertis

Nei giorni in cui l'Istat certifica un calo della natalità del 30 per cento negli ultimi 12 anni e la Confcommercio ricorda come la pandemia abbia bruciato un milione e mezzo di posti di lavoro e 130 miliardi di consumi, i partiti si dividono su Fedez, la lottizzazione della Rai e una discussa legge sui diritti civili. Tutte questioni importanti, per carità, ma per lo meno non nuove: di lottizzazione in Rai si parla dai tempi in cui la Rai fu fondata, e di una legge sulle discriminazioni legate all'orientamento sessuale da una ventina di anni. Che però il dibattito pubblico verta su temi come i diritti civili fa comodo a tutti, destra e sinistra.

Continua a pagina 2

**CHOC A PRATO: RESTA IMPIGLIATA NEL RULLO DI UN MACCHINARIO TESSILE
OPERAIA LASCIA UN BIMBO DI 5 ANNI, ALLARME SICUREZZA SUL LAVORO**



Luana D'Orazio, 22 anni,
operaia tessile e mamma
Viveva a Pistoia
con i genitori
e con il fratello

**MORIRE
IN FABBRICA
A 22 ANNI**

Bini e Monti a pagina 13

DALLE CITTÀ

Firenze

**Vertenza Bekaert
Basta 'cassa'
L'azienda licenzia**

Servizi in Regionale e in Cronaca

Firenze

**Si scorda il timbro
sul biglietto del bus
Multata a 92 anni**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Riaprono gli Uffici
con nuove sale
Emozione anche
per il Bargello**

Mugnaini in Cronaca



Si rischia un nuovo delitto d'opinione

**La legge degli equivoci
L'altro volto del ddl Zan**

Coppari e Colombo alle pagine 8 e 9



La Cassazione conferma la condanna dei Ciontoli

**Uccisero Marco Vannini
Intera famiglia in carcere**

G. Rossi a pagina 11

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. MENARINI



DIVENTIAMO L'ENERGIA
CHE CAMBIA TUTTO.

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Il Motore

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 104

Martedì 4 maggio 2021

Oggi con **RMotore**

In Italia € 1,50

Rai, niente riforma prima il cambio dei vertici

Il governo rinuncia a nuove regole pur di mandare via a giugno Salini e Foa. Domani in Vigilanza processo ai dirigenti dopo le accuse di Fedez di "censura preventiva". Blitz della Lega per modificare il ddl Zan

Un Recovery per le donne: così verranno ridotte le discriminazioni

di Amato, Casadio, Conte, Cuzzocrea, Lauria, Mania, Vecchio e Vitale • alle pagine 2, 3, 4, 5, 10 e 11

Il punto

La rivoluzione
può attendere

di **Stefano Folli**

Nella condizione dell'Italia di oggi, la riforma della Rai non può essere la priorità del presidente del Consiglio. Prima ci sono da riannodare i fili di un Paese lacerato.

• a pagina 29

Il commento

Quei fondi Ue
per il nostro futuro

di **Carlo Bastasin**

Sappiamo tutti che i fondi europei per decine di miliardi che arriveranno in Italia decideranno il destino del Paese. Ma quello che non sappiamo è se le imprese se ne dimostreranno all'altezza. È fondamentale per una crescita stabile.

• a pagina 28

Piano di Bruxelles per proteggere le imprese dalle scalate cinesi



Scudo europeo contro i predatori di Pechino

di **Claudio Tito**

Si alza lo scudo europeo in difesa delle aziende Ue. Una Muraglia giuridica contro lo shopping della Cina nel Vecchio Continente.

• a pagina 19
con un articolo di **Guerrera**

L'analisi

L'audacia
di Biden

di **Matt Browne**

I primi cento giorni del primo mandato di un presidente segnano un'importante, simbolica pietra miliare. In occasione del centesimo giorno di Biden alla Casa Bianca, i progressisti di tutto il mondo hanno iniziato a valutare i suoi primi successi.

• a pagina 29

Covid

**Festa scudetto
"Fra 2 settimane
ne pagheremo
le conseguenze"**



▲ Milano Tifosi in piazza Duomo

È polemica sui tifosi interisti che domenica hanno festeggiato lo scudetto a Milano senza rispettare le regole anti-Covid. Gli esperti temono un aumento dei contagi nelle prossime settimane. «Sala non poteva farli entrare in uno stadio? Milano ha ancora un sindaco?», attacca il segretario della Lega Matteo Salvini. «Gli stadi sono chiusi. E come entrano senza assembrarsi?», replica Giuseppe Sala.

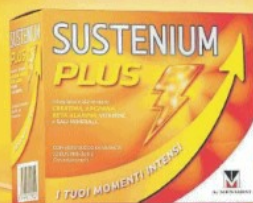
di **Gallione, Giannoli, Pisa e Ziniti** • alle pagine 6 e 7

Astrazeneca agli under 60

**Figliuolo: "Usare
tutti i vaccini
oppure freniamo"**

di **Michele Bocci**
• a pagina 8

**IL CAMBIO DI STAGIONE
TI BUTTA GIÙ?**



IL MASSIMO DELL'ENERGIA

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



Dopo cinque anni

**Pace fatta
tra Mediaset
e Vivendi**

di **Sara Bennewitz
e Giovanni Pons**

Dopo cinque anni di cause e litigi l'ad di Mediaset Pier Silvio Berlusconi e quello di Vivendi Arnaud de Puyfontaine firmano un accordo tombale per dirimere tutte le cause civili, da quella del portale Daily Motion a quelle sul mancato acquisto di Premium.

• alle pagine 24 e 25

L'addio sui social



**Bill e Melinda Gates
scoppia la coppia
più ricca del mondo**

di **Anna Lombardi**
• a pagina 18

Incidente a Prato

**Luana, 22 anni
uccisa dal telaio
da poco mamma**

di **Ilaria Ciuti
e Andrea Vivaldi**

Nemmeno un grido, ha raccontato il collega, il primo che l'ha soccorsa. Nemmeno il tempo di chiedere aiuto: Luana D'Orazio, 22 anni, operaia, mamma di una bambina di un anno, è morta risucchiata dagli ingranaggi di un ordito in un'impresa tessile nel pratese.

• a pagina 12

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Marzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: public@ammarzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con **Niccolò Ammaniti**

€ 11,40

NZ

G7, SFIDA AMERICANA A MOSCA E PECHINO

STEFANO STEFANINI

A G7 dei Ministri degli Esteri va di scena la politica estera dell'amministrazione Usa. Che ha due direttrici: da un lato le grandi potenze rivali; dall'altro l'Occidente. Nemici e amici. -P.17



Dramma sul lavoro Muore a 22 anni Luana era da poco diventata mamma

MARIA VITTORIA GIANNOTTI - P.15



LA STAMPA

MARTEDÌ 4 MAGGIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • L'ANNO 155 • N. 121 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • IL SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it

GNN

LA CENSURA DEL 1° MAGGIO

Caos viale Mazzini Di Mare a Fedez "Audio ritoccato"

La Rai prova a reagire dopo le accuse di censura lanciate da Fedez. Al tiro al bersaglio contro la tv pubblica si ribella Franco Di Mare, il direttore di Rai Tre che sarà ascoltato dalla commissione di Vigilanza sulla Rai: «Dichiarazioni gravi, infamanti e infondate». SERVIZI - PP. 6-7

LA LETTERA

MA LA MIA RAI NON È IN CRISI

FABRIZIO SALINI *

Gentile Direttore, in merito all'ingeneroso articolo di Paolo Festuccia sulla Rai, il contenuto omette una serie di elementi che, in modo molto sintetico e riassuntivo, vorrei elencare. Per quanto riguarda il Budget 2021, il risultato netto (-57 milioni di euro) è in miglioramento rispetto al Budget del 2020 (-65 milioni) e questo nonostante il calo generalizzato che ha riguardato la raccolta pubblicitaria.

CONTINUA A PAGINA 7

I COMMENTI

Massimiliano Panarari
Aspettando il voto ai sedicenni ecco il partito degli influencer
-P. 21

Elena Stancanelli
Che bravi questi Ferragnez perché la politica si gemiflette
-P. 21

Marina Terragni
Dall'Zam e la battaglia infinita di chi vuole scegliersi il genere
-P. 8

FESTA INTER, TRENTAMILA IN PIAZZA, ALLARME CONTAGI. SCONTRO SALVINI-SALA. LOCATELLE: "COSÌ NON SI ONORANO I MORTI"

"Pagheremo tutti l'errore di Milano"

Sileri: "Presto conteremo i danni. Riaprire le visite agli anziani nelle Rsa". Figliuolo: "AstraZeneca agli under 60"

FEDERICO CAPURSO

Allarga le braccia sconsolato, il sottosegretario alla Salute Pierpaolo Sileri, di fronte alle immagini degli assembramenti dell'ultimo weekend, tra i ritrovi del 1° maggio, lo shopping e la festa scudetto dell'Inter a Milano: «Fa male vedere piazza Duomo con 30 mila tifosi urlanti, molti senza mascherina. Quelle persone hanno dimostrato di non avere un briciolo di buon senso. Si sottovaluta ancora troppo il rischio». -P. 3

IL RACCONTO

Tutti a cena dopo le 22 il coprifuoco è già finito

GABRIELE ROMAGNOLI

Settant'anni fa la violazione del coprifuoco era un atto eroico, il rischio preso da persone che sfidavano le ronde nazifasciste per diffondere la propaganda della resistenza. Oggi, è imposizione del governo di quasi tutti per il bene di tutti. -P. 5

LA STORIA

Quei blocchi di cemento contro i clòchard a Torino

LODOVICO POLETTI

Il camion con la gru è arrivato venerdì mattina. Due ore dopo, 15 blocchi di cemento erano sotto i portici di piazza Statuto a Torino. Dissuasori anti-razzismo? Macché. Barriere contro i clòchard. -P. 9



REPORTERS

LA SENTENZA DELLA CASSAZIONE

Omicidio Vannini, in carcere l'intera famiglia Ciontoli

GIANLUIGI NUZZI



ANSA/ROCCARDO ANTHONIAZZI

La sentenza è stata attesa fuori dalla Cassazione da manifestanti a favore della famiglia Vannini

Non sono bastate le 12 particelle di residui di polvere da sparo rinvenute nel naso di Antonio Ciontoli, perché si prendesse ogni colpa dell'omicidio di Marco Vannini, il fidanzato della figlia Martina, ammazzato nella notte tra il 17 e il 18 maggio 2015 a Ladispoli. La Cassazione ha confer-

mato la condanna per tutta la famiglia Ciontoli, perché nulla fecero per salvare Marco, dopo che era stato raggiunto da un colpo di pistola esploso dalla pistola d'ordinanza del futuro suocero Antonio Ciontoli, militare in Marina e impiegato al Rud di Forte Braschi.

LONGO - PP. 14-15

IL CASO

L'AGENTE 007 EI "BABBI" DI MATTEO RENZI

FEDERICO GEREMICCA



Renzi con lo 007 Mancini

Le colpe dei padri, è noto, non possono ricadere sui figli. Ma se la colpa, invece, è dei Babbì? Vale la stessa regola o i figliuoli ne devono rispondere? Difficile dire. Ma intanto: chi sono, cosa sono i Babbì? Secondo i produttori: "Capolavori artigianali conosciuti in tutto il mondo per la loro fragranza e unicità". Biscotti, insomma. Per la Treccani: "È voce familiare e affettuosa, specialmente comune in Toscana". Babbo, dunque, come sinonimo di papà.

CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Il primo maggio mi è sempre sembrata una festa stanca e demagogica ma ieri l'ho celebrata, sebbene con quarantotto ore di ritardo e dalla scrivania, sede del mio privilegio. Ho letto la storia di una zucchini e anche la storia di una sovraccoscia di tacchino: costo, due euro e mezzo al chilo. Praticamente regalata, dice la storia. Ho letto anche la storia di Daniela, che ha una figlia all'università e le capita di pulire una casa da cima a fondo, ventidue euro per tre ore, detersivi compresi. Ora Daniela ha quasi cinquant'anni e forse la licenziano. Ho letto storie di rider da 200 consegne al giorno, di braccianti da tre euro l'ora, di ananas in offerta a un centesimo, di schiavi e di schiavisti, soprattutto di "Noi schiavisti", il titolo del libro (Laterza, in vendita da giovedì) in cui le storie sono raccontate da

Storie di tacchini

MATTIA FELTRI

Valentina Furlanetto. Non sono semplicemente le storie di poveri immigrati sfruttati, ma le storie di poveri immigrati sfruttati da chi non vorrebbe gli immigrati, o sfruttati da altri immigrati che hanno capito come funziona il mondo in cui siamo sprofondati, di italiani cui tocca adeguarsi ai salari al ribasso fino alla fame contrattati dagli stranieri, di sindacalisti che urlano al vento e sindacalisti che ci marciano e ci fanno soldi, di badanti a nero perché senza nero non ci si riesce, di leggi inadeguate o proprio sceme. E poi le storie di noi, che troviamo tutto così conveniente, così comodo e a portata di mano, e siamo gli innocenti schiavisti che chiediamo diritti per noi sulla negazione dei diritti basilari degli altri. Peccato, questo primo maggio s'è parlato d'altro. Sarà per il prossimo.

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enotecacompra@yahoo.it



NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it



GO BEYOND. TOGETHER.

www.re-value.it

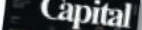
**Marcegaglia
e Arvedi
in corsa
per gli acciai
speciali
della Ast Terni**

ThyssenKrupp
accelera la vendita
In arrivo le offerte
non vincolanti
Operazione da
un miliardo di euro

**Montanari
accina a**



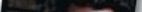
**il quotidiano
dei mercati finanziari**



revalue
GO BEYOND. TOGETHER.

www.re-value.it

Arno XCOFF n. 688
Martedì 4 Maggio 2021
€4,50* *Credito*
*In abbonamento obbligatorio ad esclusivo
con Capital a €4,50
(MF €2,00 + Capital €2,50)



9 781324 670281

Con-MPF Magazine for Female s: 107 s € 730,00 € 4,50 + € 3,00 - Con-MPF Magazine for Male s: 50 s € 730,00 € 4,50 + € 3,00 - Con TOP 100 s: € 700,00 € 4,50 + € 1,50 - Con Film e digitali anno 2021 s € 14,00 € 4,50 + € 9,50

SI MUOVE L'ITALIA DELLE INFRASTRUTTURE

Autostrade a Piazza Affari

*Dopo il **passaggio** alla cordata di Cdp per **Aspi** si valuterà il collocamento in **borsa**. Ma, come per Snam e Terna, nel **capitale** sarà mantenuto un **solido** presidio pubblico. Intanto la **rete unica** si allontana: sempre più **difficile** la fusione Open Fiber-Fibercop*

I TITOLI DELL'AUTO TRAINANO LE BORSE EUROPEE: MILANO MAGLIA ROSA CON +1,1%



STOP AI CONTENZIOSI ***Mediaset e Vivendi fanno pace: Parigi scenderà nel capitale del Biscione***

IN BERKSHIRE

Buffett sceglie il successore: sarà il suo vice Greg Abel

NUOVE REMUNERAZIONI

Enel aggancia i bonus di Starace ai target Esg. Aumenti congelati per i consiglieri



TUDOR

#BORN TODARE

Cosa significa essere nati e crescere grandi? Ad alcuni è successo di diventare nel tempo, ma per altri lo spirito che animava il loro cuore da cuccioli non si è mai spento. Lo spirito che ogni orologio TUDOR incarna. Alcuni sono così "hot" da seguire la moda più alla moda.

Lancetta "Swallowtail"
Una caratteristica esclusiva dell'orologio TUDOR Black Bay Chrono dal 1949.

Movimento di Montreux
L'UTC 853 certificato dall'OFCV è stato scelto da Tudor perché è preciso e blando come un gatto. È anche impermeabile a 70 mt e ha una riserva di carica di 70 ore.

Garanzia di cinque anni,
trasferibile, senza registrazione né esenzioni doganali.

BLACK BAY CHRONO

Il Piccolo

Trieste

Polis in Porto vecchio Non fu il "no se pol" a far fallire il progetto

Il tramonto della grande sfida Generali-Fiat ricostruito in un libro che rivela come Mogliano Veneto non fu un ripiego ma il frutto di un iter antecedente

GIOVANNI TOMASIN

Quali furono le vere ragioni del fallimento di Polis, il progetto con cui negli anni Novanta Generali e Fiat dovevano sbarcare nel **Porto** vecchio di Trieste? Per capirlo dobbiamo andare col pensiero a una mattina d'ottobre del 2012, una mattina in cui nella chiesa di Barcola si celebra il matrimonio di due giovani triestini. Si incontrano, tra gli invitati, due conoscenti di antica data: il politico e sindacalista assicurativo Ezio Martone e l'avvocato Emilio Dusi, ex direttore generale e amministratore delegato delle Assicurazioni Generali negli anni Settanta. I due condividono un'esperienza decennale nel ventre del Leone di Trieste. Martone chiede: «Avvocato, quand'è che Trieste potrà conoscere la verità su Mogliano Veneto e il progetto Polis?». Risponde Dusi: «Dottor Martone racconti lei come andarono le cose, io non me la sento». Poco più tardi Dusi viene colto da un malore e portato via dall'ambulanza. Morirà un mese più tardi, per altre cause.

Questo aneddoto viene raccontato al principio del libro corale "Il lungo viaggio del Leone di Trieste. Mogliano - Polis - Citylife", con cui Martone (che ne è ideatore e curatore) si fa carico del compito affidatogli dall'avvocato Dusi in quell'ultimo incontro: raccontare le vere ragioni del fallimento di Polis, il progetto con cui negli anni Novanta Generali e Fiat dovevano sbarcare appunto in **Porto** vecchio. La vulgata triestina, ripetuta ormai da 30 anni, vuole che a fermare il piano siano state le ritrosie e le lentezze della politica triestina. Il "no se pol", insomma. Il libro smentisce quella tesi svelando quali furono le reali ragioni del tramonto di Polis, svincolandola soprattutto dalla costruzione della nuova sede di Generali a Mogliano Veneto, a lungo ritenuta una scelta di ripiego dopo la chiusura dell'opzione triestina.

Il volume è un'utile lettura anche per chi non si interessi dei destini dell'antico scalo: ripercorre dall'interno le vicende di Generali, dalle origini imperial-regie al presente. Oltre agli scritti e alla curatela di Martone, il libro raccoglie interventi di Gianfranco Carbone, Paola Grego Lunghini, Anna Millo, Aldo Minucci, Tatjana Rojc e Aurelio Slataper: una pluralità di punti di vista necessaria per ricostruire una storia complessa e poco conosciuta, non ultimo per la riservatezza che da sempre contraddistingue la cultura aziendale del colosso triestino.

Tutto inizia con l'integrazione europea. Le Generali identificano in quel processo un «evento decisivo per l'attività assicurativa», come scrive Anna Millo: la Guerra fredda ha privato il Leone del suo storico bacino d'azione centroeuropeo, e nei vagiti dell'Europa unita la compagnia vede una nuova direzione di espansione. Per affrontarla si impone un piano di riorganizzazione e accentramento, difficile a praticarsi nella suggestiva ma impraticabile sede di piazza San Marco, così come a Trieste, da cui Generali ha dovuto allontanare la propria sede legale per l'eccessiva vicinanza alla Cortina di ferro (tornerà nel 1990). Nasce così il Centro di Elaborazione Dati di Mogliano Veneto, concepito nel corso degli anni Settanta e realizzato fra 1979 e 1988: frutto di una concezione pionieristica, con cui Generali fa propria la rivoluzione digitale iniziata oltreoceano, finirà per sostituire la testa veneziana del Gruppo. Un processo, questo, ricostruito minuziosamente da Aurelio Slataper in pagine che non lasciano adito a dubbi: il trasferimento a Mogliano fu un processo antecedente a Polis, e non la conseguenza del suo tramonto.



Ma c'è, dunque, un legame fra i due eventi? Polis Spa nasce nel 1986 per lo sviluppo di iniziative economiche in Porto vecchio. La società era partecipata, per il 40% ciascuna, da Generali



Il Piccolo

Trieste

e Fiat Impresit, il restante 20% da Finporto, società finanziaria del **Porto** triestino. Gli obiettivi dei due giganti, scrive Slataper, erano per Generali la realizzazione di una nuova sede di rappresentanza nella casa madre, per Fiat (attraverso la controllata F. Engineering) entrare in un intervento di riqualificazione urbana di profilo nazionale. La cornice istituzionale per il lancio del progetto era compiuta (vedi a destra).

Cosa mancò quindi? In sostanza l' intesa fra i due principali attori privati. Diversità di vedute fra Generali e Fiat sulle responsabilità e le modalità dell' intervento, ben individuate da Slataper, portarono infine al passo indietro. Nonostante l' entusiasmo dell' allora presidente Enrico Randone, Polis rischiava di diventare per il Leone una scommessa molto impegnativa e di poco ritorno. Soprattutto, e qui Mogliano c' entra, dopo che i lavori per il nuovo grande centro direttivo in Veneto erano avviati da tempo. Si chiuse così una finestra di opportunità per il **Porto** vecchio, tornata ad aprirsi soltanto ora, a decenni di distanza. Chissà che, è l' auspicio di diversi autori del volume, non sia questo il momento buono per il ritorno del Leone nell' antico scalo dell' Impero.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

L' ex vicepresidente regionale Carbone

«Negli anni Ottanta la possibilità poi sfumata di sbloccare l' area»

G.TOM.

il dialogoC' è stato un tempo in cui le istituzioni cittadine e regionali erano già pronte al rilancio del **Porto** vecchio: la finestra di opportunità si chiuse per il tramonto di una fase politica. Lo racconta l' avvocato Gianfranco Carbone, ai tempi vicepresidente regionale.

Avvocato, il primo tentativo di sblocco del **Porto** vecchio è di fine anni Ottanta.

Nel 1988 si tenne la conferenza delle Partecipazioni statali a Trieste, alla presenza dell' allora presidente dell' Iri Romano Prodi. In quell' occasione si decise di affidare alle Partecipazioni, e nella fattispecie alla società Bonifica, la progettazione di tutto il fronte mare triestino.

Quindi non solo il **Porto** vecchio?

Dalla Lanterna a Barcola, ma anche l' area di San Giusto. I coordinatori erano gli architetti Luciano Semerani e Gigetta Tamaro.

Quel progetto era in contrapposizione con Polis?

No, anzi. Quando arrivò Polis fu fatto uno stralcio da Bonifica proprio per includerla. Nel 1991 il Comune, la Regione e il **Porto** approvarono un Adp che costituiva variante al piano regolatore e recepiva il progetto, ma la Regione sviluppò anche altre iniziative sull' accesso da nord, la riqualificazione di Barcola e piazza Libertà, perché si cercava di inserire Polis in un rilancio urbano complessivo. **Poi cosa successe?**

Polis venne meno per diverse ragioni, l' antecedente sede Generali di Mogliano, le divisioni fra Generali e Fiat, di cui scrive Slataper nel libro. Con gli stravolgimenti politici dei primi anni '90 anche Bonifica venne dimenticata. La classe politica che seguì un po' non aveva memoria storica, un po' voleva lavorare su progetti originali.

Le contrarietà politiche erano forti e trasversali.

Ora sono tutti d' accordo, ma allora no. Da un lato la Democrazia cristiana considerava l' area una struttura portuale tipica, tanto è vero che Michele Zanetti teorizzava il famoso canale sottomarino fra **Porto** vecchio e nuovo. Il Pci che difendeva il lavoro portuale, la compagnia portuale, e riteneva le aree produttive dello scalo come suo terreno elettorale. Poi c' era l' ostilità diffusa della Lista per Trieste, le famose battute sulle vacche di Prioglio.

Che lezione trarne?

Potrebbe costituire motivo di riflessione per l' attuale classe dirigente sulla necessità di riconoscere le tendenze del mondo finanziario, che oggi è molto più forte di quello della politica. La città per attrarre investimenti deve saper leggere le condizioni finanziarie e geopolitiche in cui è inserita.

--G.Tom.



Porto, il grido (in mutande) dei lavoratori

Valigie, biancheria e bandiere, manifestazione degli operatori: «Vogliamo ripartire». Benvenuto alla prima nave. Il vicesindaco: i vip diano i soldi a chi ha perso l'occupazione non ai comitati nel No

Camilla Gargioni

VENEZIA Biancheria intima lanciata in aria al grido «siamo rimasti in mutande». Trolley vuoti fatti «rimbalzare» sui masegni, una valigia con la scritta: «Vivo dove lavoro, senza il **porto** devo far le valigie e lasciare Venezia». Erano più di trecento ieri mattina in campo Santo Stefano i lavoratori di tutta la filiera che ruota attorno al terminal crociere della Marittima, dai portabagagli a steward e accompagnatori turistici compresi, riuniti nel comitato Venezia lavora. La prima nave (la Msc Orchestra) arriverà il 5 giugno, ma i lavoratori invocano risposte e progettualità in tempi brevi. «Siamo 1700 lavoratori diretti, 4255 indiretti - sottolinea Vladimiro «Igor» Tommasini, presidente del comitato -. Chiediamo di lavorare: da nove anni dal decreto Clini-Passera, il governo risponde con un concorso di idee. Servono soluzioni, che si analizzino quelle che ci sono. E si ascoltino le persone: dove le navi le mettono, noi lavoriamo. Il comitato è nato per convogliare la disperazione, dopo 18 mesi è difficile tenere: c'è anche chi mangia una volta sola al giorno». Tommasini si riferisce al decreto che prevede un concorso di idee per trovare un nuovo **porto** per le grandi navi da crociera e i container fuori dalla laguna.

«Gli armatori si stanno già spostando al Pireo, a Ravenna, perché Venezia è da nove anni che non dà risposte», aggiunge Luca Pitteri della cooperativa di portabagagli Venezia 1937. Francesca Antonini della Vta (Venice Tourist Assistance, che fornisce addetti ai terminal) regge tra le mani una valigia di cartone, legata dallo spago: «Si vive dove si lavora: non voglio emigrare» dice. Dietro di lei sventola una bandiera del comitato Mamadou Diaw, quasi trentenne: vive a Mestre, è arrivato nel 2010 dal Senegal.

«Sono portabagagli a chiamata, ho lavorato per sei stagioni - spiega -. Dopo la disoccupazione, non ero nella categoria che aveva diritto ai ristori: mi sono trovato senza niente all'improvviso». La manifestazione si sposta in campo San Maurizio, mentre una delegazione sale in Prefettura.

«Siamo simbolicamente al funerale del **porto** - dicono - non siamo solo lavoratori della crocieristica, siamo persone vivono a Venezia e la fanno vivere». Tra i cori «vogliamo lavoro, il **porto** è vita», prende il megafono il vicesindaco Andrea Tomaello: «Alle navi dico di venire: il 5 giugno dovremo accoglierla, non buttarci in acqua per fermarla. E ai vip che sostengono le collette del comitati, che le facciano per i veneziani rimasti senza lavoro». Tra i vip c'è Emma Thompson, l'attrice britannica e cittadina veneziana che ha sostenuto la raccolta fondi del comitato No Nav per pagare alcune multe ingiunte agli attivisti. «L'unica soluzione a breve è il canale nord lato nord a **Porto** Marghera: prima il governo lo capisce, prima farà un piacere alla città - sottolinea Simone Venturini, assessore al Turismo -. Invito ad abbassare i toni, che non ci sia una guerra civile in città quando arriveranno le navi alla Marittima: i responsabili dell'inerzia sono a Roma, non i lavoratori del **porto**». La prefettura si farà portatore delle istanze dei lavoratori a Roma. Intanto, i portuali si preparano a creare un comitato di benvenuto per l'arrivo della prima nave.



L'urlo dei trecento del Porto strozzato

«Nuova protesta di "Venezia lavora" - «Il bando del Governo non basta»

MARTA GASPARON

LA MANIFESTAZIONE VENEZIA Ormeggiatori, piloti, portabagagli, hostess, terminalisti, steward. Tutti concordi nel chiedere che si torni a lavorare quanto prima, perché lo stop a cui il **Porto** è stato costretto dall'Aqua Granda in poi non è più sostenibile. Oltre 300 lavoratori hanno manifestato ieri in campo S. Stefano, sventolando simbolicamente tante paia di mutande, spostandosi poi a S. Maurizio in attesa dell'incontro di una delegazione con il vice prefetto. E, alla base dei malumori, c'è anche il ruolo giocato dal Governo che ha deciso di indire un concorso di idee per la realizzazione di punti d'attracco per le navi passeggeri superiori alle 40mila tonnellate fuori dalla laguna, di fatto non cambiando la situazione di stallo che i lavoratori non sono più disposti ad accettare per un settore che ha perso ormai il 98% del fatturato.

NUOVO SOS «L'ultima nave è arrivata in città l'11 novembre 2019. Sono sedici mesi che siamo fermi dichiara Vladimiro Tommasini, presidente del Comitato Venezia Lavora, organizzatore dell'iniziativa.

La prossima nave è prevista il 5 giugno. L'attività del **Porto** è fondamentale per la ripresa di Venezia: parliamo di 1700 lavoratori diretti e 4255 indiretti. Non è possibile che dopo il decreto Clini-Passera l'unica cosa che il Governo sia riuscito a partorire sia un bando di gara, senza risolvere concretamente un problema che Genova e Trieste hanno chiuso in due anni». «È da un anno e mezzo che siamo a casa in cassa integrazione aggiunge Maurizio Zane, portabagagli da 20 anni. Ci sono stati periodi in cui è arrivata regolarmente, altri no, prendendo meno di 800 euro al posto dei 1500 di stipendio normale. Sono sposato, con due bimbe: lascio immaginare le difficoltà».

LE VOCI «Appena firmato il contratto racconta Enrico Rusca, portabagagli veneziano di 43 anni è arrivata la pandemia e sono finito in disoccupazione. Lo stipendio è calato di 1000-1200 euro». Arrivato dal Senegal nel 2010, 30 anni, Mamadou Diaw ha fatto il portabagagli per sei stagioni di fila, poi il blocco, senza ricevere ristori. E non è il solo ad essersi trovato in questa situazione. «Il fatto che il **Porto** non lavori spiega Rossella Battistin, fra le accompagnatrici turistiche presenti ricade anche sulla nostra attività». «Bisogna ripartire e far sì che le navi previste quest'anno riescano ad arrivare ai loro approdi, dando una boccata d'ossigeno ai lavoratori. E che ci sia la possibilità commenta Luca Pitteri, operatore portuale da 35 anni di portare al vaglio i progetti che finora sono stati considerati».

Non hanno voluto far mancare il proprio supporto il vice sindaco, Andrea Tomaello, l'assessore Simone Venturini e il consigliere regionale Raffaele Speranzon.

«L'importante è che quando le navi arriveranno le parole di Tomaello ci siano manifestazioni pro lavoro e non contro: dovremo essere lì a ringraziarle.

Sarebbe bene che i Vip impegnati nelle collette (riferimento forse rivolto all'attrice Emma Thompson, protagonista di una raccolta fondi per i No Navi, ndr.) ne avviassero una anche per chi è rimasto senza lavoro». «Il concorso di idee? Il giorno dopo tutti esultavano, conclude Venturini ma oggi non lo fa più nessuno. Si sono resi conto che si tratta dell'ennesimo rinvio. L'unica soluzione a breve termine resta quella del Canale Nord. E se nelle prossime settimane



arriverà una nave, è bene che la città non apra una guerra civile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Portuali in corteo «Crocieristica essenziale Decisioni subito»

Trecento lavoratori manifestano per la difesa delle navi «Non lavoriamo da più di un anno: assurdo l'off shore»

VERA MANTENGOLI

«Siamo in mutande», urlano i lavoratori del **Porto** sventolando nell'aria una moltitudine di slip e sbattendo valigie vuote sui masegni.

In trecento ieri hanno gridato la loro rabbia, ribadendo che i quasi dieci anni di indecisioni del Governo non possono ricadere sulle loro vite. Chiedono la certezza che, almeno per questa stagione, non verrà messo il bastone tra le ruote alle compagnie crocieristiche che vogliono tornare a Venezia. In occasione del passaggio della prima nave, il 5 giugno, vogliono organizzare una manifestazione di benvenuto che cadrebbe lo stesso giorno della protesta dei movimenti ambientalisti contro il ritorno delle grandi navi.

«Sono 16 mesi che non lavoriamo», dichiarano al microfono in campo Santo Stefano. «Vogliamo che almeno per questa stagione le navi tornino come sempre, per permettere a migliaia di persone di lavorare. Sicuramente, a causa della pandemia, non ci saranno le 550 toccate del 2019, ma chiediamo alla compagnie crocieristiche di tornare e al Governo di non bloccare l'arrivo fino a quando non ci sarà una vera alternativa».

La tragedia della Costa Concordia risale infatti al gennaio 2012 e la legge Clini Passera, poi sospesa in quanto non c'erano immediate soluzioni, a marzo dello stesso anno. Da allora il problema delle navi a Venezia è sempre stato al primo posto dell'agenda della politica che però non ha mai individuato una soluzione, almeno fino allo scorso inizio aprile quando si è deciso per una gara di idee per il progetto di un **Porto** off shore, ora in discussione alla Camera. «La soluzione del Governo è fantascienza sia per la collocazione che per i tempi di realizzazione», dicono Simone Foccardi e Thomas Gavagnin del gruppo "Ormeggiatori del **Porto**". «Per noi la soluzione migliore era la manutenzione del Vittorio Emanuele, ma la sinistra lo ha bloccato. Le banchine a Marghera vanno bene, ma il problema rimane. Noi oggi chiediamo che fino a quando non si concretizza un'alternativa le navi continuino a passare». Questa richiesta verrà portata in Prefettura, facendosi sentire con cori, fischi e discorsi sulla necessità vitale del **Porto** per la vita della città. «Siamo qui per dire che è il lavoro che cambia la vita delle persone», spiega Francesca Antonini, a capo di Venice Tourist Assistance. «Vista l'eccezionalità di questo anno chiediamo che ci lascino lavorare almeno questa stagione. Io, tra hostess e steward, do lavoro a 200 persone, tutti giovani che senza il **Porto** dovrebbero andarsene».

La gara di idee è vista come un'ulteriore perdita di tempo: «Mi sembra molto difficile spostare ogni volta 5.000 persone che arrivano con le crociere fino a Venezia» spiega Marco Rossi della "Cooperativa Trasbagagli". Per noi il lavoro al **Porto** rappresenta il 40% del fatturato dell'azienda che da inizio pandemia ha fatturato il 4%. Credo che la soluzione Marghera sia quella migliore. Siamo qui per chiedere che non si fermi il passaggio delle navi».

All'incontro con un rappresentante della Prefettura andranno Vladimiro Tommasini, presidente del comitato "Venezia Lavora" e della "Cooperativa Portabagagli"; Mario Gorin, presidente della società Ormeggia; Maria Bonaldo, presidente dei tabaccaia; Nicola Minto, rappresentante dei lavoratori di Vtp e Mauro Mariuzzo della "Coop Trasbagagli". La Prefettura accoglie la richiesta di farsi portavoce con il Governo e i lavoratori tornano a casa con più speranze.



TOMAELO CONTRO EMMA THOMPSON

Il vicesindaco contro l'attrice «Venga a vedere chi lavora»

Il Comune di Venezia sostiene i lavoratori. Ieri a portare solidarietà ai manifestanti c' erano l' assessore Simone Venturini e il vicesindaco Andrea Tomaello, mentre l' assessore regionale Raffaele Speranzon è intervenuto dicendo che il **Porto** è importante per tutto il Veneto.

Venturini e Tomaello hanno dichiarato in modo schietto e diretto che è finito il tempo della manifestazioni contro le grandi navi e che se i movimenti ambientalisti vogliono protestare il luogo dove farlo è a Roma e non a Venezia «dove le grandi navi hanno il diritto di passare e i lavoratori il diritto di lavorare».

Il vicesindaco ha anche lanciato una frecciatina (senza citarla) a Emma Thompson che di recente ha donato 1000 euro per sostenere le multe arrivate al Comitato No Grandi Navi: «I vip che donano soldi dovrebbero vedere queste immagini» ha detto «Abbiamo aspettato quasi dieci anni e cosa costa aspettare qualche altro mese senza impedire alle navi di passare? Non ci sarà il traffico degli altri anni. L' importante è che quando arrivano ci siano manifestazioni a favore e non contrarie perché, come si è ribadito con le ultime elezioni, i no navi hanno perso alla grande».

L' assessore Venturini rinforza il messaggio: «Sono qui per ribadire che questa amministrazione difende i lavoratori del **Porto** e che non vuole vedere il settore morire per le mancate decisioni del Governo» ha detto «Per noi la soluzione è il Canale Nord e chi è contrario vada a manifestare a Roma dove da quasi dieci anni si cerca di decidere e non protesti qui a Venezia».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre
Venezia

LA MANIFESTAZIONE

«Il Porto è la nostra vita Bisogna ripartire ora»

La manifestazione dei lavoratori portuali e della crocieristica ieri mattina hanno manifestazione incontrando il prefetto e difendendo il proprio posto di lavoro. Da oltre un anno questi lavoratori non possono prestare la loro opera perchè il traffico crocieristico si è interrotto. Ieri mattina hanno promosso questa protesta, che non è la prima e non sarà l'ultima: il prossimo 5 giugno, infatti, hanno annunciato una manifestazione di benvenuto per le prime grandi navi attese in laguna. «La soluzione del Governo è fantascienza sia per la collocazione che per i tempi di realizzazione», hanno spiegato i rappresentanti dei lavoratori. «Per noi la soluzione migliore era la manutenzione del Vittorio Emanuele, ma la sinistra lo ha bloccato. Le banchine a Marghera vanno bene, ma il problema rimane. Noi oggi chiediamo che le navi continuino a passare». FOTO INTERPRESS.

VERA MANTENGOLI

Alternative a San Marco bocciato il progetto Vecon

«Non ci sono in condizioni» di lavoro su Marghera Canale Industriale Nord. Più di 100 navi sono in attesa. Si è interrotto il traffico crocieristico.



«Il Porto è la nostra vita Bisogna ripartire ora»

La manifestazione dei lavoratori portuali e della crocieristica ieri mattina ha incontrato il prefetto. I lavoratori difendono il proprio posto di lavoro. Da oltre un anno non possono prestare la loro opera perché il traffico crocieristico si è interrotto. Ieri mattina hanno promosso questa protesta, che non è la prima e non sarà l'ultima: il prossimo 5 giugno, infatti, hanno annunciato una manifestazione di benvenuto per le prime grandi navi attese in laguna. «La soluzione del Governo è fantascienza sia per la collocazione che per i tempi di realizzazione», hanno spiegato i rappresentanti dei lavoratori. «Per noi la soluzione migliore era la manutenzione del Vittorio Emanuele, ma la sinistra lo ha bloccato. Le banchine a Marghera vanno bene, ma il problema rimane. Noi oggi chiediamo che le navi continuino a passare».

Una memoria inviata al Parlamento per contrastare l'ipotesi fuori laguna

Il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, ha inviato al Parlamento una memoria per contrastare l'ipotesi di spostare le banchine portuali fuori dalla laguna di Venezia. La memoria, che è stata inviata al Parlamento, contiene una serie di dati e informazioni che dimostrano che la laguna di Venezia è un ecosistema unico e che lo spostamento delle banchine portuali fuori dalla laguna comporterebbe gravi danni all'ecosistema e alla città di Venezia.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le crociere restano in marittima

Alternative a San Marco bocciato il progetto Vecon

«Non ci sono le condizioni». Si lavora su Marghera-Canale Industriale Nord Ma ci vorranno almeno due anni. Entro maggio il bando sulle proposte definitive

ALBERTO VITUCCI

Grandi navi a Marghera, ma non prima di due anni. È caduta l'ipotesi di sistemare per il breve periodo la banchina della Vecon. «I lavori non sarebbero sufficienti, e in periodo di Covid non ci sono le caratteristiche necessarie», dice la commissaria dell'Autorità portuale **Cinzia Zincone**. Dunque il Porto, che tra qualche settimana vedrà arrivare il nuovo presidente designato Fulvio Lino Di Blasio, ha scartato questa idea, che pure era stata indicata dal Comitato del 21 dicembre presieduto da Giuseppe Conte e poi dal governo Draghi.

Si va avanti con il bando per la progettazione del nuovo terminal in Canale Industriale Nord-Sponda Nord, sempre a Marghera. Ipotesi che non va bene agli ambientalisti. Ma che secondo i tecnici dell'Autorità portuale potrebbe anche diventare definitiva. Anche qui però ci vorranno almeno due anni di lavori.

E lo scavo di milioni di metri cubi di fanghi inquinati e di terreni, per allargare la banchina. Nel frattempo, le grandi navi che hanno annunciato il loro ritorno in laguna (due Msc e due Costa) continueranno a ormeggiare in Marittima, entrando dal bacino San Marco e dal canale della Giudecca.

Alternative ferme al palo, dunque. Entro la fine di maggio dovrà essere ultimato il bando di gara internazionale alla ricerca della soluzione definitiva per l'ormeggio delle grandi navi passeggeri.

L'indicazione è quella di trovare una soluzione fuori dalla laguna. Ma nel bando dovranno essere comprese anche le proposte già fatte. E, soprattutto, gli studi e l'elenco dei "documenti esistenti".

Non si partirà da zero, e nel bando di gara ci sarà anche l'indirizzo politico dell'amministrazione.

Preliminari, dunque. Perché alla fine la procedura di scelta delle proposte non potrà essere avviata prima della fine dell'anno. Tra queste c'è anche quella di Marghera. Sostenuta dal Comune e dagli operatori delle crociere, dalla Regione e dalla Lega. Combattuta dai comitati e dalle associazioni ambientaliste. Ma anche da scienziati come il professor Luigi D'Alpaos, che lancia l'allarme sulle conseguenze del passaggio delle grandi navi all'interno della laguna.

«In un prossimo futuro», avverte D'Alpaos, «la scelta di portare il porto fuori dalla laguna sarà obbligata, visto l'aumento del livello del mare e dunque la necessità di chiudere sempre più spesso le bocche di porto». Lo si è visto già nell'inverno scorso, con frequenti acque alte provocate dai cambiamenti climatici e dall'aumento del livello medio del mare.

Marghera. Ma sul piatto delle alternative ci sono anche altre soluzioni, già percorribili. Come quella delle nuove banchine al Lido-San Nicolò, davanti all'isola artificiale del Mose. Terminal gettato dal gruppo genovese Duferco su idea di Cesare De Piccoli. Oppure l'avamposto galleggiante, sperimentale e rimovibile, proposto da un gruppo di progettisti coordinati da Stefano Boato, Vincenzo Di Tella e Carlo Giacomini.



Infine la soluzione più drastica. Il porto in mare, nell' off shore che dovrà essere progettato per le grandi navi portacontainer transoceaniche.

Oppure a Santa Maria del Mare, dove adesso si trovano i blocchi in cemento usati per la costruzione dei cassoni del Mose. E soluzioni intermedie, come San Leonardo. Per adesso sono solo "progetti per il futuro". Il rebus grandi navi è ancora irrisolto.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL DOCUMENTO

Una memoria inviata al Parlamento per contrastare l' ipotesi fuori laguna

V.M.

I lavoratori hanno inviato ieri una memoria alla Commissione Camera del Trasporto firmata da Vladimiro Tommasini, presidente del Comitato Venezia. Nel documento si critica la soluzione del **porto** off-shore e si invita a prendere in considerazione i progetti già esistenti (come chiedono i movimenti ambientalisti, ndr).

Dopo aver sottolineato l' importanza della salvaguardia della Laguna e lo stupore in dieci anni di non essere riusciti a trovare una soluzione, Tommasini snocciola alcuni dati: «Si fa riferimento a un fondale di 20 metri per individuare l' area dove attrezzare il nuovo terminal. Per raggiungere tale profondità credo che si debba pensare di posizionare gli attracchi a circa otto miglia dalla costa. Riscontro pertanto diverse criticità nella gestione dei flussi di passeggeri su un ormeggio così lontano dai punti principali di accesso alla città (Aeroporto, stazione, Marittima, area marciala). Ritengo che un ormeggio così lontano non possa considerarsi funzionale alla vocazione di homeport di Venezia (...)

) quindi si dovrebbe prima tenere conto dei progetti già presentati. Come secondo aspetto non ritengo che il traffico commerciale e quello crocieristico possano condividere una infrastruttura così complessa in quanto hanno tipologie di utenze portuali molto diverse (...)

) Le banchine per le navi commerciali devono essere attrezzate con gru per lo scarico/carico dei container, le banchine per la crocieristica devono considerare la presenza di finger per la gestione in quota dei flussi di passeggeri da e per le imbarcazioni per i trasbordi liberando la banchina per le normali operazioni di rifornimento. (...) Vorrei inoltre sottolineare la necessità di mantenere la centralità delle operazioni logistiche in Marittima (...) dove sono in funzione 10 terminal passeggeri, gli ormeggi operativi sono 12 e la lunghezza complessiva delle banchine è di 3.400,01 metri». Il documento si conclude dicendo che i lavoratori mettono a disposizione la loro esperienza.

—V.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ansa

Venezia

Covid: protesta operatori Porto Venezia, 'siamo in mutande'

Addetti a servizi turistici e guide chiedono 'lavoro'

(ANSA) - **VENEZIA**, 03 MAG - Agitando delle mutande, con valige simbolo dei viaggiatori e mostando un grande striscione bianco con la scritta blu, "**Porto**=vita, **Venezia**=**porto**", oggi a **Venezia** sono scesi in campo per chiedere a gran voce lavoro, in crisi da Covid, gli addetti delle categorie che trovano occupazione nei servizi portuali e nel turismo legato allo scalo lagunare. La manifestazione, con distanziamento e con tutti rigorosamente in mascherina, è stata voluta dal gruppo '**Venezia** lavora' e ha portato gli aderenti prima nel centrale Campo Santo Stefano e poi nel vicino Campo San Maurizio, a due passi dalla Prefettura. Lo slogan scandito ripetutamente è stato "siamo in mutande, vogliamo lavoro" e poi "è il momento di dire sì al turismo". "Siamo simbolicamente al funerale del **porto** - hanno detto -, non siamo solo lavoratori della crocieristica, siamo persone vivono a **Venezia** e la fanno vivere". Significativa la valigia di cartone portata da una signora dove era scritto "Lavorare al **porto** per abitare a **Venezia**". Tra i lavoratori molti gli addetti al trasporto bagagli ma anche hostes di terra, guide ed accompagnatrici turistiche. (ANSA).



Salone nautico: Venezia «città aperta» La ripartenza tra eco-sostenibilità e lusso

Dal 29 maggio al 6 giugno: raddoppiati spazi e orari. Brugnaro: refitting all' Arsenale

Francesco Bottazzo

VENEZIA «Non esiste un salone nautico nel Mediterraneo orientale, Venezia è diventata hub per un evento internazionale», dicono Alberto Galassi ceo di Ferretti Group e Gianguido Girotti deputy ceo di Beneteau. Parte da qui la seconda edizione della manifestazione in programma dal 29 maggio al 6 giugno all' Arsenale, nove giorni di mostra di architettura navale «che vuole essere un passo positivo per la rinascita della nostra città», dice il sindaco Luigi Brugnaro nel presentare l' evento. Sono raddoppiati gli spazi e gli orari di apertura (10-20) per permettere la visita in sicurezza secondo i protocolli anti-Covid. «Grazie a questa dilatazione ci sarà un costante controllo dell' afflusso dei visitatori», precisa Fabrizio D' Oria, direttore organizzativo del Salone. Rispetto alla capienza di oltre diecimila persone i numeri si fermeranno ad un terzo, con ingressi contingentati nel corso della giornata e a fasce orarie.

Lo spazio espositivo sarà praticamente tutto all' aperto con un bacino di 50 mila metri quadrati, un chilometro di pontili, oltre 150 imbarcazioni in acqua. Tre le sezioni: motor yacht, vela ed eco-sostenibilità, divisi nei tre pontili realizzati ad hoc. Sarà proprio quest' ultima la vera sfida per il futuro che troverà il suo momento espositivo nell' E-Village in un' ampia serie di progetti ibridi ed elettrici.

«L' amministrazione comunale ha messo alcuni fondi per i primi motori ecosostenibili - spiega Brugnaro - Ci vuole tempo e pazienza, ma gradualmente si dovrà passare a un altro modo, nuovo, di poter vivere la città. A quel punto faremo i primi contingentamenti in determinati orari e zone. Purtroppo non siamo aiutati dalla normativa nazionale, inesistente in materia».

Spazio anche alla specificità veneziana, con la sua cantieristica di qualità e un focus sulle imbarcazioni da lavoro per le forze dell' ordine, di soccorso e di servizio. Saranno presenti anche le navi Ponza (che supporta i fari nei segnalamenti marittimi) e la nave idro-oceanografica Aretusa della Marina militare. Verrà esposto in anteprima il nuovo superyacht Ferretti 1000, il più grande mai fabbricato dai cantieri del Gruppo, così come il primo pattugliatore N800 ibrido che Ferretti ha costruito per l' Arma. «Già il primo Salone ci ha portato fortuna, nel 2021 speriamo sia il rinascimento della nautica - commenta Galassi - Spero che sia la dimostrazione che fare in sicurezza le cose è meglio che non farle, anche se è più dispendioso». Musica per le orecchie del sindaco che punta sull' evento per dimostrare all' Europa e al mondo che Venezia ha «ripreso a vivere». Proprio per questo grazie alla collaborazione con le marine di Venezia, il popolo del mare, dalla Croazia a Trieste, piuttosto che dal Mediterraneo, avrà la possibilità di raggiungere la città in barca ormeggiando gratuitamente (previa prenotazione). Tra gli eventi collaterali è prevista la prima regata Full Electric denominata «E Regatta», il campionato italiano Match Race e le premiazioni del raid Pavia Venezia. Ci saranno i campioni della vela per rivivere le emozioni del Moro di Venezia e di Luna Rossa. «Il Salone all' Arsenale ha un significato simbolico perché questo luogo è sempre stato cerniera di nuove soluzioni, di ricerca, di commercio e di industria», dice Carlo Nuvolari, senior partner dello studio Nuvolari-Lenard. Poi il pensiero per il futuro: attrezzare gli spazi del **Mose** all' Arsenale per il refitting e la manutenzione invernale dei megayacht. «A Venezia non manca niente, l' armatore può visitare la città, per il centro storico potrebbe essere un' occasione di



ripopolamento, è lavoro sano e un' occasione di avere un indotto enorme», insiste il sindaco. Inaugurazione il 29 maggio con il presidente del Senato Maria Elisabetta Casellati. In visita anche il ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini.



Il Gazzettino

Venezia

Salone nautico per ripartire

La seconda edizione all'Arsenale dal 29 maggio al 6 giugno con numeri raddoppiati: 160 espositori per nove giorni di eventi Brugnaro: «Rilanciare Venezia servirà a tutta l'area padana» E per il futuro si punta a portare i grandi yacht all'Arsenale

ROBERTA BRUNETTI

IL RILANCIO VENEZIA Sarà un salone nautico per rilanciare Venezia. «E far rilanciare Venezia significa rilanciare tutta l'area Padana. Perché Venezia è anche il porto di Milano» ha azzardato un Luigi Brugnaro entusiasta come sempre.

All'indomani di un fine settimana di riaperture, che ha visto il ritorno in laguna dei turisti (50mila presenze nei due giorni, con code ai garage e buona affluenza ai musei), ieri è stato il giorno della presentazione di questa manifestazione tanto attesa. Programmata dal 29 maggio al 6 giugno, negli spazi dell'Arsenale, una settimana dopo l'inaugurazione della Biennale di architettura, in una doppietta che dovrebbe segnare l'avvio della ripresa vera del turismo, quello fatto anche di pernottanti. L'amministrazione ci crede e punta molto sul suo Salone, giunto alla seconda edizione, dopo lo stop forzato dell'anno scorso, con numeri raddoppiati. Per i tempi (9 giorni, con ben due fine settimane inclusi) e orari d'apertura (dalle 10 alle 20) che consentiranno di spalmare meglio le visite in sicurezza secondo i protocolli anti-Covid. Ma anche per partecipazioni: ben 160 gli espositori accreditati, con oltre 200 imbarcazioni.

NUMERI & NOVITÀ Ieri Brugnaro l'ha presentato in una video conferenza dalla control room del Tronchetto.

Presente l'ammiraglio Andrea Romani, comandante dell'Istituto studi militari marittimi e del presidio militare di Venezia: «Anche quest'anno la Marina è a fianco del Comune nell'organizzare il Salone, iniziativa in cui crediamo dall'inizio». I numeri del salone li ha dati Fabrizio D'Oria, direttore operativo di Vela Spa: 50.000 metri quadri di bacino acqueo, quello della Darsena Grande, oltre 1.500 metri lineari di pontili, per oltre 250 imbarcazioni in acqua, 30.000 metri quadrati di spazi espositivi esterni, 10mila interni. Tre le sezioni: Motor Yacht, Ecosostenibilità, Vela, con tre pontili che si aggiungono alla banchina, fronte Tese, per ampliare lo spazio espositivo. «Le visite avverranno in piena sicurezza - ha assicurato Doria - con ingressi contingentati, da prenotare, e un percorso unidirezionale dall'entrata dell'Arsenale-Padiglione delle Navi all'uscita dei Bacini». Organizzata anche una linea dedicata Actv da Piazzale Roma e Ferrovie.

PROGRAMMA & PROSPETTIVE Ricco il programma: dalla mostra di 40 progetti di nuovi designer nautici, all'«e-village» per imbarcazioni a propulsioni varie, dagli approfondimenti culturali in presenza e streaming agli appuntamenti sportivi (i campionati italiani Match Race di vela e di Micro Class, le fasi finali del raid motonautico Pavia-Venezia il 6 giugno e la e-regata dal 2 al 4 giugno). E «chi verrà a visitare il Salone con la sua barca, grazie a un accordo con le marine di Venezia, avrà l'ormeggio gratis» ha annunciato il sindaco, convinto più che mai che per la nautica passi anche il rilancio della Venezia storica. «L'Arsenale, dove si doveva fare la manutenzione del Mose, può ospitare invece un grande luogo di manutenzione degli yacht. Possono venire qui, senza dover andare solo in Costa Azzurra! Per il centro storico sarebbe un'occasione di ripopolamento con lavoro, lavoro sano». Intanto Venezia ha l'occasione di diventare il salone nautico di riferimento per tutto il Mediterraneo orientale. Lo hanno ripetuto più voci



autorevoli. «Dalla Turchia, alla Grecia, alla Croazia, non c'è un salone nautico. Venezia è la sola e anche la prima a ripartire. Una grande occasione, perché meglio fare le cose in sicurezza, che non farle» ha detto Albero Galassi, ceo di Ferretti Group. «Tutto il Mediterraneo dell'



Il Gazzettino

Venezia

est è scoperto - ha concordato Gianguido Girotti, deputy ceo di Beneteau - un'opportunità da cogliere».

Mentre Carlo Nuvolari, progettista navale e direttore scientifico del Salone Nautico, ha raccontato di come la sua clientela storica abbia sempre tenuto le barche nel Tirreno: «Ma con l'apertura del mercato dell'est si aprono opportunità per Venezia». Se ne riparerà nei giorni del Salone. Per l'inaugurazione arriveranno la presidente del Senato, Elisabetta Casellati, e il Capo di Stato Maggiore della Difesa, gen.

Enzo Vecciarelli. «Qualche giorno prima verrà in visita anche il ministro Brunetta e nei giorni del Salone il ministro Giovannini - ha annunciato ancora Brugnaro - Un cambio di attenzione dal Governo per Venezia».

REGOLE PER LA RIPARTENZA Fin qui la conferenza stampa.

A confermare come il Salone e prima la Biennale saranno il momento della verità per la ripartenza, ieri è stato anche l'assessore al turismo, Simone Venturini, solo parzialmente soddisfatto dall'ultima settimana: «Una rondine non fa primavera. Si tratta di un segnale positivo, la dimostrazione di come la gente abbia voglia di tornare a Venezia, ma i turisti che abbiamo visto in questi giorni non rimettono in moto l'intera macchina del turismo cittadino. Per questo serve che riparta il turismo internazionale ed intercontinentale». Ed ecco l'attesa per maggio, per gli eventi di fine mese, ma anche l'appello reiterato a Roma. «Noi facciamo il nostro, con il Salone, con la promozione della città, ma a livello nazionale servono regole chiare e dette per tempo su come ci si potrà muovere. Servono certezze sulle procedure, che finora non si sono viste».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Venezia

Nautica: il futuro di Venezia passa per questo settore

Al Salone nautico di Venezia approfondimenti e convegni curati da Nuvolari-Lenard «Abbiamo voluto partecipare all'organizzazione di

Redazione

«Abbiamo voluto partecipare all'organizzazione di momenti scientifico-culturali perché l' Arsenal è la sede ideale per questi approfondimenti.

Venezia ha attraversato un momento di ricerca di identità in questo ultimo periodo, dopo il tracollo del turismo, per questo ci accorgiamo che la nautica è una grandissima opportunità di sviluppo. Il Salone nautico all' Arsenal ha un significato simbolico, perché questo luogo è sempre stato la cerniera di nuove soluzioni, di ricerca, di commercio, di industria, ecco che quindi la nautica può essere una di queste attività, che vede il suo fulcro nell' Arsenal, ma anche come punto di inizio per un' attività che si deve diffondere sul territorio» Queste le parole con cui Carlo Nuvolari, senior partner dello studio di design di yacht di grande dimensioni Nuvolari-Lenard, è intervenuto alla presentazione della seconda edizione del Salone nautico di **Venezia**. L'ingegnere le cui imbarcazioni sono finite nelle mani di Steven Spielberg, Jerry Jones (proprietario dei Dallas Cowboys) o Viktor Pinchuk (oligarca ucraino dal patrimonio stimato in 1,5 miliardi di dollari) ha proseguito: «La nautica può spingersi oltre al centro di **Venezia**, si può interconnettere alla terraferma,

Mestre da sempre è il **Porto** di **Venezia**, così la laguna può essere il centro di un' attività nautica che intercetti le esigenze del mercato dell' Est Europa. Fondamentalmente, chi proviene da quella realtà, anche con un aereo privato, tiene le imbarcazioni di lusso nel Tirreno, in Costa Azzurra, ma con l' apertura del mercato, ampio, dell' Est, ecco che **Venezia** può giocarsela, essendo più vicina e valorizzando il Mediterraneo». Nuvolari, il cui studio è riconosciuto a livello mondiale per la progettazione e il design di yacht di lusso, ha poi precisato il possibile ruolo centrale della nautica nell' economia cittadina: «La nautica è trasversale, unisce turismo, sport, servizi, progettazione, idee, ricerca e studio. **Venezia** potrebbe diventare un centro di studi universitari, ecco che questo taglio, al Salone nautico, con conferenze e approfondimenti, potrebbe ampliare una visione e non legarla alla sola imbarcazione. Non a caso, il primo convegno che organizzeremo alla manifestazione sarà sul concetto di 'Waterfront', quel momento che unisce acqua e terra. In seguito analizzeremo il tema della sostenibilità dello yachting». Da ultimo, l' accento è posto sul concorso di idee: «Ci sarà una mostra di progetti per le giovani menti che immaginano il mondo della nautica del futuro. Sarà un concorso, promosso dalla Fondazione musei civici, caratterizzata da una commissione autorevole di esperti del settore. I progetti migliori saranno esposti e premiati», conclude Nuvolari.



Porto, lite infinita Ora è Musolino a denunciare il suo ex segretario

L'ex presidente ha depositato un esposto in Procura per indagare su alcuni comportamenti di Conticelli

GIANLUCA AMADORI

IL CASO VENEZIA Un'inchiesta penale sul comportamento del segretario generale dell'Autorità portuale di Venezia, Martino Conticelli. A sollecitarla è un esposto presentato dall'ex presidente del **Porto** lagunare, Pino Musolino, che si è rivolto alla Procura di Venezia poco più di un mese fa, depositando un dettagliato documento nel quale elenca e descrive una serie di episodi sui quali, a suo avviso, è doveroso fare chiarezza. La notizia dell'esistenza dell'esposto è trapelata dopo il deposito della sentenza della sezione lavoro del Tribunale di Venezia che ha respinto il ricorso con cui Conticelli chiedeva la condanna dell'Autorità portuale per mobbing ai suoi danni, in relazione ad una serie di atteggiamenti vessatori denunciati, che il giudice invece non ha riconosciuto, riconducendo la situazione contestata dal segretario generale alla «forte contrapposizione» che nel periodo luglio-agosto 2020 si era venuta a creare tra i due vertici del **Porto**.

L'ESPOSTO Musolino ha aspettato di lasciare Venezia (dallo scorso dicembre è presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, con sede a Civitavecchia) prima di depositare un esposto che ora sarà valutato dagli inquirenti.

L'ex presidente del **Porto** veneziano ha depositato un documento molto dettagliato per illustrare il comportamento del segretario generale e chiedere alla Procura di valutare se alcune lentezze burocratiche da lui evidenziate possano configurare delle vere e proprie omissioni o addirittura atti ostruzionistici, in contrasto con le disposizioni normative. Nell'esposto, Musolino chiede ai magistrati di verificare se negli atti e nei comportamenti addebitati a Conticelli siano rinvenibili fattispecie penalmente rilevanti, annunciando, in caso affermativo, di volersi costituire parte civile nell'eventuale procedimento penale. Ora la parola passa alla Procura.

LO SCONTRO Lo scontro tra Musolino e Conticelli raggiunse il suo apice nell'estate dello scorso anno, quando l'allora presidente (poi nominato commissario straordinario del **Porto** in conseguenza del mancato voto del bilancio) scrisse al ministero dei Trasporti, per poi annunciare pubblicamente, il venire meno del rapporto fiduciario con il segretario generale dell'ente. Il quale a sua volta, si rivolse al Tribunale lamentando di essere vittima di mobbing da parte del presidente, con particolare riferimento a tre lettere di contestazione a lui indirizzate. Atteggiamenti vessatori che una sentenza del Tribunale di Venezia, depositata pochi giorni fa, ha però dichiarato inesistenti.

Nell'estate dello scorso anno Musolino era finito anche nel mirino del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il quale gli contestò la gestione del **Porto**. Successivamente i rappresentanti di Città metropolitana e Regione votarono contro l'approvazione del bilancio (nonostante un avanzo di 25 milioni di euro) provocando il commissariamento dell'ente. Il ministero, però, nominò commissario lo stesso Musolino dopo aver verificato la regolarità del bilancio. Quindi, fu modificata la norma in base alla quale la mancata approvazione del bilancio fa scattare automaticamente il commissariamento dell'Autorità portuale.

Due anni prima il presidente del **Porto** era entrato in rotta di collisione con il sindaco per aver bloccato il progetto, già approvato dal Consiglio comunale che prevedeva la realizzazione di un park multipiano e di altre strutture in quanto contrario alla costruzione di un albergo in un'area di proprietà del **Porto**.





Caso Conticelli, il Tribunale di Venezia dà ragione a Musolino: non ci fu mobbing

Venezia Il Tribunale di Venezia ha respinto il ricorso presentato dal segretario generale dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia, Martino Conticelli, il quale lamentava di essere stato vittima di di mobbing da parte dell'allora presidente Pino Musolino. Secondo il giudice, non ci fu alcun atto vessatorio, ma soltanto una forte contrapposizione fra i due. A darne notizia è il Gazzettino che riporta la sentenza, depositata alcuni giorni fa, con cui è stato rigettato il ricorso di Conticelli, condannato a sua volta a pagare le spese di lite alla controparte, quantificate in 3mila euro. Già nel novembre dello scorso anno lo stesso Tribunale aveva rigettato il ricorso d'urgenza presentato da Conticelli per ottenere un provvedimento inibitorio, ovvero per fare cessare i comportamenti a suo dire illegittimi tenuti da Musolino, rimandando la valutazione alla causa di merito, ora conclusa dando torto a Conticelli. La sentenza potrà essere impugnata in appello



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Stabilimenti abbandonati, oppure ancora fermi per danni da mareggiata

Zinola, la ripartenza è lontana: troppi problemi sulla spiaggia

S. C.

Mentre nel resto del litorale si scaldano i motori per la partenza della stagione balneare, nel tratto di Zinola, a Savona, i problemi sono tanti, dai danni causati dall'erosione allo stato di abbandono degli ex bagni La Playa.

Con una doppia serie di difficoltà che rischia di tardare l'avvio dell'estate sia nel tratto di spiaggia libera sia negli stabilimenti privati. «La nostra situazione è drammatica» dice Daniele Vacca, bagni Stella Marina, in via Nizza. Una mareggiata di entità contenuta ha devastato parte del nostro stabilimento, perché l'erosione delle correnti aveva scavato al di sotto della base delle strutture murarie. Le onde, pur se di dimensioni non al di fuori della norma, sono state letali e hanno causato il crollo di parte della struttura muraria. Abbiamo presentato un programma di ripristino dello stabilimento per poter sistemare, in fretta e furia, la parte muraria e poter avviare la stagione, pur se in ritardo. I danni, però, sono ingenti: quello che chiediamo all'**Autorità portuale**, alla Regione e al Comune è di venirci incontro per quel che riguarda le tempistiche, per permetterci di lavorare».

Altrettanto complessa la situazione dei bagni Aquario, sempre in via Nizza, dove l'erosione delle correnti marine ha fatto crollare parte del parcheggio: anche in questo caso, è fondamentale un intervento strutturale per mettere in sicurezza la zona e permettere agli imprenditori di lavorare in estate.

I problemi, per il litorale zinolese, proseguono sino al tratto dell'ex Playa, la cui struttura, in stato di abbandono, è divenuta un ricettacolo di sporcizia. Anche se c'è il veto al trasferimento dei bagni da Zinola alle Fornaci, deciso pochi giorni fa in consiglio comunale, la situazione necessita comunque di una urgente riqualificazione e una messa in sicurezza dell'area, meta di tanti bagnanti.

-- S. C.



Crociere -bolla, tornano le super navi tamponi, temperatura e spa riservata

IL FOCUS CIVITAVECCHIA **Porto** di Civitavecchia, domenica 2 maggio. Ci mettiamo in fila come gli altri per effettuare un tampone antigenico e una volta accertata la nostra negatività al Covid saliamo a bordo della Costa Smeralda, ammiraglia di Costa Crociere partita sabato dal **porto** di **Savona** per una crociera di una settimana in Italia, la prima dopo quasi 150 giorni dall' ultimo stop.

La chiamano crociera bolla e una volta sul ponte capiamo il perché: ci ricordano infatti che a metà del viaggio verremo sottoposti a un altro tampone mentre la rilevazione della temperatura corporea avverrà su base quotidiana, tramite le stazioni self-service presenti sulla nave, progettate per comunicare in automatico alla plancia di comando il nostro stato di salute. Insomma, il virus rimane a terra. Il social distancing invece no, avvisi in ogni angolo ricordano di mantenere la giusta distanza, non un' impresa impossibile considerato che l' ammiraglia di Costa Crociere ospita, proprio per tenere sotto controllo la situazione, solo 1500 (fortunati) passeggeri, mentre potrebbe accoglierne più di cinquemila.

PERSONALE RIDOTTO Anche il personale di bordo, 1500 tra uomini e donne, per oltre l' 80 per cento italiani, è stato ridotto rispetto alle crociere pre-Covid. Risultato, quando salpiamo in direzione di Napoli abbiamo l' impressione di non lasciarci alle spalle solo Civitavecchia, ma anche il virus e gli ultimi 14 mesi di crisi pandemica.

Nelle narici, oltre al sale del Mediterraneo, si sente la ripartenza, il ritorno alla normalità, si sente la vacanza. «Abbiamo investito su software, hardware e training del personale per combinare l' elemento della sicurezza con quello della fruibilità dell' esperienza che offriamo. Sono nate così le crociere bolla.

Qualcosa, rispetto al pre-Covid, naturalmente è cambiato, ma noi pensiamo in meglio. Se prima le crociere facevano rima con condivisione, oggi sono molto più intime. Si pensi alla spa e alle sale dedicate al wellness: oggi un nucleo può prenotarne una per un determinato periodo di tempo così da sfruttarla in privato, dopodiché l' ambiente viene sanificato per poter accogliere altri ospiti», racconta il direttore generale di Costa Crociere Mario Zanetti. Il settore delle crociere è fondamentale per la ripresa dell' economia italiana.

Prima della pausa per l' emergenza Covid, Costa Crociere generava un indotto annuo pari a 3,5 miliardi di euro a livello nazionale, con oltre 17 mila posti di lavoro diretti e indiretti, lavorando con più di 5 mila fornitori.

Ma torniamo alle crociere covid-tested e al tipo di esperienza che offrono. Così Zanetti: «Anche le escursioni a terra non sono più quelle di prima, il processo di discesa dalla nave è stato rivisto in ogni dettaglio per consentire lo sbarco in totale sicurezza, anche le interazioni dei passeggeri con la popolazione dei luoghi oggetto delle visite sono state limitate e vengono comunque tenute sotto controllo. I protocolli di sicurezza in questo caso vengono decisi assieme alle autorità sanitarie locali e al pari di quelli a bordo sono blindatissimi». E se qualcuno si ammala di Covid? «Scatta immediatamente l' isolamento, dopodiché il positivo viene trasportato a terra», risponde il direttore generale di Costa Crociere. Oggi le navi da crociera sui mari sono l' 85 per cento in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. «Il trend delle prenotazioni e le diverse manifestazioni d' interesse verso gli itinerari che proporremo questa estate e nel 2022 ci dicono però che qualcosa sta cambiando, c' è maggiore fiducia e grazie alle vaccinazioni la domanda si appresta a ripartire», assicura Zanetti.



Il Messaggero

Savona, Vado

Fra.Bi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Costa Smeralda è partita da Savona

Primo viaggio del 2021 per l'ammiraglia della compagnia crocieristica

Vezio Benetti

SAVONA Costa Smeralda, ammiraglia di Costa Crociere, è partita dal porto di Savona per una crociera di una settimana in Italia. È la prima nave della compagnia italiana a riprendere a operare nel 2021, dando ufficialmente inizio alla stagione estiva, che vedrà un totale di quattro navi Costa in crociera nel Mediterraneo. L'occasione della ripartenza di Costa Smeralda è stata festeggiata al terminal Palacrociere, alla presenza del direttore generale di Costa Crociere, Mario Zanetti, insieme alle autorità locali: il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini e il Comandante della Capitaneria di Porto di Savona, Capitano di Vascello Francesco Cimmino. Quest'anno il 1° Maggio di Costa Crociere assume un significato particolare: nel giorno della Festa dei Lavoratori la nostra Compagnia riparte, celebrando il lavoro che riprende, per noi e per tutto l'indotto. E siamo lieti di ripartire proprio da un porto ligure, nella regione che è la nostra casa da oltre 70 anni ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. Il settore delle crociere e del turismo è fondamentale per la ripresa dell'economia italiana. Basti pensare che, prima della pausa per l'emergenza Covid, la nostra compagnia generava un indotto annuo pari a 3,5 miliardi di euro a livello nazionale, con oltre 17.000 posti di lavoro diretti e indiretti, lavorando con circa 5.000 fornitori. La ripartenza di oggi ci auguriamo sia il segno di un ritorno a una nuova normalità, per noi, per nostri ospiti, che siamo lieti di riaccogliere a bordo, e per tutte le aziende che lavorano nel nostro settore. La prima crociera di Costa Smeralda prevede un itinerario tutto italiano, che visiterà, oltre a Savona, anche Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari e La Spezia. Gli ospiti possono scegliere se effettuare l'intero itinerario, per una vacanza di una settimana, oppure suddividerlo in minicrociere di tre e quattro giorni, per vivere una vacanza più breve. Le procedure sanitarie e di sicurezza sono state rafforzate grazie all'adozione del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme ad esperti scientifici e alle autorità italiane, che contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell'esperienza in crociera, sia a bordo sia a terra. Per quanto riguarda l'esperienza di vacanza, gli ospiti potranno apprezzare alcune novità, tra cui un programma di escursioni totalmente rinnovato, che permetterà di scoprire località poco conosciute, in esclusiva per gli ospiti Costa, e nuove proposte di menù, con i piatti legati località toccate dall'itinerario. La ripartenza Costa avviene, inoltre, con la nave più all'avanguardia della flotta per quanto riguarda la riduzione dell'impatto ambientale. Costa Smeralda è infatti la prima nave da crociera della compagnia alimentata a Lng, la tecnologia di propulsione attualmente più avanzata per abbattere le emissioni. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l'utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente; a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. Costa Smeralda è la prima di un totale di quattro navi che opereranno per Costa nell'estate 2021, offrendo crociere nel Mediterraneo. Il 16 maggio ripartirà Costa Luminosa, che proporrà crociere di una settimana dirette in Grecia. Il 26 giugno sarà la volta di Costa Deliziosa, sempre per crociere di una settimana in Grecia. Il 4 luglio sarà il



giorno della ripartenza di Costa Firenze, la nuova nave ispirata al Rinascimento fiorentino, che offrirà un itinerario di una settimana in Italia. Parallelamente al ritorno di Costa Firenze, dal 3 luglio Costa Smeralda tornerà su itinerari internazionali, con crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna. Apprezzo molto il senso di responsabilità e lo sforzo di Costa Crociere per fare



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

in modo di ripartire, confermando il sistema portuale di Genova e Savona come una delle principali destinazioni del Mediterraneo per le crociere, con oltre 2,3 milioni di crocieristi spiega il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini. Costa Crociere ha messo a punto con le autorità sanitarie rigorosi protocolli di sicurezza che consentiranno ai passeggeri di vivere in maniera rilassata e piena la crociera, sia a bordo sia nelle esperienze a terra. Per me è motivo di orgoglio che Savona sia home port di Costa Crociere e per fare sì che questo legame si rafforzi sempre più, abbiamo fatto notevoli investimenti nel Terminal e altri sono in fase di avvio per l'elettificazione delle banchine accogliendo una richiesta di sostenibilità ambientale della città. In questo mandato lavoreremo a migliorare l'accessibilità al porto, integrando ancora di più il mondo di Costa nella realtà territoriale.

Travelnostop

Savona, Vado

Costa Crociere riparte da Savona con Costa Smeralda

Costa Smeralda è partita dal porto di Savona per una crociera di 1 settimana in Italia. È la prima nave della compagnia italiana a riprendere a operare nel 2021, dando inizio alla stagione estiva, che vedrà un totale di quattro navi Costa in crociera nel Mediterraneo. L'occasione della ripartenza di Costa Smeralda è stata festeggiata questa mattina al terminal Palacrocieri, alla presenza del DG di Costa Crociere, Mario Zanetti, insieme alle autorità locali: il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini e il Comandante della Capitaneria di Porto di Savona, Capitano di Vascello Francesco Cimmino. "Siamo lieti di ripartire proprio da un porto ligure, nella regione che è la nostra casa da oltre 70 anni - ha detto Mario Zanetti, DG di Costa Crociere - Il settore delle crociere e del turismo è fondamentale per la ripresa dell'economia italiana. Basti pensare che, prima della pausa per l'emergenza Covid, la nostra compagnia generava un indotto annuo pari a 3,5 miliardi di euro a livello nazionale, con oltre 17.000 posti di lavoro diretti e indiretti, lavorando con circa 5.000 fornitori. La ripartenza di oggi ci auguriamo sia il segno di un ritorno a una nuova normalità, per noi, per nostri ospiti, che siamo lieti di raccogliere a bordo, e per tutte le aziende che lavorano nel nostro settore". La prima crociera di Costa Smeralda prevede un itinerario tutto italiano, che visiterà, oltre a Savona, anche Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari e La Spezia. Gli ospiti possono scegliere se effettuare l'intero itinerario, per una vacanza di una settimana, oppure suddividerlo in minicrociere di tre e quattro giorni, per vivere una vacanza più breve. Le procedure sanitarie e di sicurezza sono state rafforzate grazie all'adozione del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme ad esperti scientifici e alle autorità italiane, che contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell'esperienza in crociera, sia a bordo sia a terra. Per quanto riguarda l'esperienza di vacanza, gli ospiti potranno apprezzare alcune novità, tra cui un programma di escursioni totalmente rinnovato, che permetterà di scoprire località poco conosciute, in esclusiva per gli ospiti Costa, e nuove proposte di menù, con i piatti legati località toccate dall'itinerario. La ripartenza Costa avviene, inoltre, con la nave più all'avanguardia della flotta per quanto riguarda la riduzione dell'impatto ambientale. Costa Smeralda è la prima di un totale di 4 navi che opereranno per Costa nell'estate 2021, offrendo crociere nel Mediterraneo. Il 16 maggio partirà Costa Luminosa, che proporrà crociere di 1 settimana dirette in Grecia. Il 26 giugno sarà la volta di Costa Deliziosa, sempre per crociere di una settimana in Grecia. Il 4 luglio sarà il giorno della ripartenza di Costa Firenze, la nuova nave ispirata al Rinascimento fiorentino, che offrirà un itinerario di una settimana in Italia. Parallelamente al ritorno di Costa Firenze, dal 3 luglio Costa Smeralda tornerà su itinerari internazionali, con crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna. "La ripartenza di Costa Crociere in occasione della Festa dei Lavoratori assume una forte valenza simbolica e deve essere di buon auspicio per la ripresa di un importante comparto economico qual è quello del turismo. L'Amministrazione comunale di Savona è lieta di festeggiare con Costa Crociere questa ripartenza, dopo mesi difficilissimi di crisi sanitaria, economica e sociale, nel 25esimo anno di presenza della Compagnia a Savona. Savona è pronta ad accogliere nuovamente i crocieristi", ha detto Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona.



L' intervista

Spinelli "Ritorna la Zim per New York Il porto? Da Champions con diga e treni"

di Massimo Minella Riporta la Zim a **Genova** nella rotta atlantica per il Nord degli Stati Uniti e sprona il **porto** a compiere quel balzo che potrebbe spingerlo verso l' alto. «A livello europeo il **porto** di **Genova** potrebbe giocare in Champions e con diga e ferrovie può farcela» dice Aldo Spinelli, imprenditore della logistica al timone di uno dei principali gruppi italiani insieme al figlio Roberto. Il calcio è sempre la sua grande passione, ma adesso lo segue solo da tifoso. «Supertifoso del Genoa, anche se mi manca tantissimo un personaggio come Paolo Mantovani, eravamo rivali nel calcio e amici nella vita privata». Mai così in alto insieme, la Samp di Mantovani e il Genoa di Spinelli, con la prima a conquistare lo scudetto nel '91 e ad arrivare in finale di Coppa Campioni l' anno successivo, e la seconda quarta in campionato e semifinalista di Coppa Uefa nel '92.

Al centro dei suoi pensieri, adesso, c' è solo il **porto** di **Genova**, con le strategie di crescita. Di tutto lo scalo, ma anche sue.

A cominciare da cosa, presidente?

«Dalla nuova linea che abbiamo appena acquisito come Terminal Spinelli, vale 40-50mila container l' anno ed è per il Nord degli Stati Uniti, costa atlantica. A operarla saranno due compagnie in joint, l' israeliana Zim e la tedesca Hapag Lloyd, con un servizio settimanale per Halifax, New York, Savannah e Norfolk».

Un ritorno?

«Sì, certo. Il servizio si era spostato alla Spezia e a Livorno, ora torna a **Genova**, al nostro terminal. La prima nave di questo nuovo servizio è attesa a **Genova** per il 14 maggio, confidiamo in un grande evento inaugurale presenti anche le ambasciate».

Ma la crisi legata al Covid si fa ancora sentire sul fronte dei traffici?

«È stata dura e lo è ancora, ma noi abbiamo archiviato un primo trimestre davvero eccellente.

Siamo ai livelli pre-Covid del 2019 e questo nonostante i problemi delle autostrade, con una situazione sempre difficile da gestire.

Abbiamo linee che raggiungono porti in tutto il mondo. Non dimentico mai gli esordi, quando cominciammo a operare in un terminal che era sostanzialmente vuoto».

E adesso?

«Undici linee, nove di container e due di rotabili. Tutti servizi settimanali con compagnie come Borchard, Zim, Cosco, Cma-Cgm, Marfret, Seago, Arkas, Hapag Lloyd, Zim, Hamburg Sud per i container e, per i rotabili, Cotunav e Tirrenia».

Ma è ottimista sul destino del **porto** di **Genova**?

«Sì, soprattutto se si completeranno tutte le grandi opere in programma...

» A cominciare da...

«Ma dalla diga, ovviamente.

Ricordo quando abbiamo iniziato a parlarne, non eravamo in tanti, sa?



Adesso è un tema comune, meglio così. E poi le ferrovie, l' alta velocità per le merci, ma anche i binari che arrivano fino in banchina».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Genova è forte, ma nell' Europa dei porti non è in cima alla classifica?

«È così, ma è destinata a crescere. E con le grandi opere può ambire a giocare nella Champions dei porti d' Europa, fra le più forti».

Presidente, ma quanto le manca il calcio? Davvero è una partita chiusa per lei o ha qualche idea?

Magari il Genoa...

«No, ho chiuso. Il Genoa è sempre al centro dei miei pensieri, ma solo da tifoso. Sono e resto genoano, ma ho anche una grande nostalgia di personaggi come Paolo Mantovani.

Eravamo rivali in campionato, ma amici fuori. Che anni quelli all' inizio dei Novanta, davvero anni d' oro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ampliamento dell' Aeroporto: 5 milioni dalla Regione Liguria

Questo investimento era già previsto nel collegato alla legge di Stabilità approvato dal consiglio regionale nel dicembre scorso

Regione Liguria ha stanziato un contributo da 5 milioni di euro dal Fondo strategico regionale all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale da investire nel progetto di ampliamento e ammodernamento del terminal passeggeri dell' aeroporto Cristoforo Colombo. «Questo investimento - ricorda il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - era già previsto nel collegato alla legge di Stabilità approvato dal consiglio regionale nel dicembre scorso per la riqualificazione dello scalo genovese ed è fondamentale per garantire, a fronte delle ripercussioni negative della pandemia, la realizzazione del progetto con il rispetto dei programmi di sviluppo già avviati e l' avvio del cantiere nei tempi previsti. È un ulteriore esempio del 'modello Genova': grazie alla sinergia e collaborazione fra tutte le Istituzioni, si possono raggiungere risultati decisivi per il futuro della città e della Liguria. Quest' intervento sarà anche un volano di sviluppo e occupazione, supportando il lavoro in corso per intercettare la ripartenza del Paese compreso il traffico aereo». «Questo contributo servirà a finanziare parzialmente, nel corso del 2021, gli interventi di ampliamento e riqualifica del terminal e della pista di volo, oltre al potenziamento del **sistema** di smistamento dei bagagli. Come Regione diamo un aiuto per la realizzazione di questi lavori indispensabili per un aeroporto sempre più moderno, funzionale e confortevole in vista anche dell' espansione dell' utilizzo turistico dello scalo» aggiunge l' assessore regionale ai Trasporti Gianni Berrino . La delibera approvata dalla giunta autorizza e impegna la somma indicata a favore di **Autorità portuale** e stabilisce le modalità di erogazione, dando mandato al dirigente del settore trasporto pubblico regionale di specificare la documentazione inerente le opere da finanziare che il beneficiario dovrà presentare, predisporre i successivi atti di liquidazione e organizzare sopralluoghi congiunti presso l' aeroporto per verificare l' andamento dei lavori.

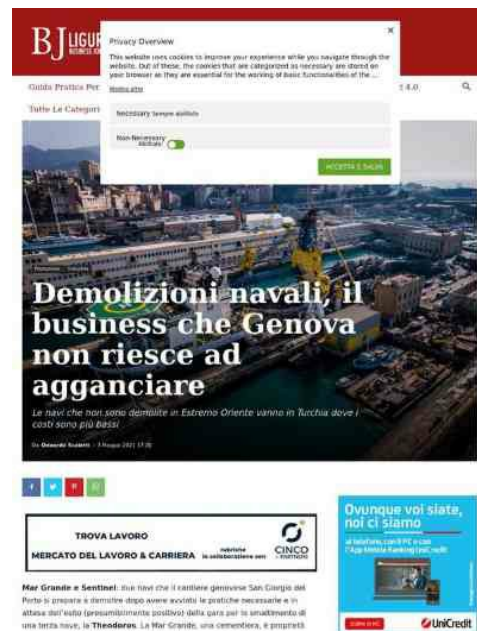


Demolizioni navali, il business che Genova non riesce ad agganciare

Le navi che non sono demolite in Estremo Oriente vanno in Turchia dove i costi sono più bassi

Mar Grande e Sentinel : due navi che il cantiere genovese San Giorgio del Porto si prepara a demolire dopo avere avviato le pratiche necessarie e in attesa dell' esito (presumibilmente positivo) della gara per lo smaltimento di una terza nave, la Theodoros . La Mar Grande, una cementiera, è proprietà dello stesso cantiere che l' ha acquistata da Italcementi, la Sentinel era stata messa all' asta dall' Agenzia delle dogane, come la Theodoros, che San Giorgio punta ad aggiudicarsi. Nasce un nuovo business sotto la Lanterna, quello delle demolizioni navali? Strutture e competenze tecniche non mancherebbero, e anzi avrebbero pochi rivali nel mondo, ma le ragioni di mercato, almeno per ora, non lasciano intravedere larghi margini di sviluppo in questo settore. I tre cargo in comune hanno una condizione: si trovano già a Genova . Mentre le navi giunte al termine della loro vita in altre parti del mondo non arrivano allo scalo ligure, prendono in genere la via dell' Estremo Oriente, oppure si fermano in Turchia, per essere demolite e riciclate. Un grande comparto di attività, che ai tempi della demolizione della Costa Concordia era sembrato aprirsi alle aziende genovesi, rimane, per ora,

soltanto potenziale. La demolizione navale è un' attività pericolosa e complessa. Se eseguita secondo le norme europee e del diritto marittimo internazionale per proteggere l' ambiente, marino e non solo marino, assicurare un corretto smaltimento dei rifiuti tossici, e garantire elevati standard in tema di sicurezza e salute per i lavoratori, richiede varie competenze tecniche e logistiche, e attrezzature adeguate. I cantieri devono possedere e gestire bacini di carenaggio, sollevatori, pensiline, pontoni, banchine. Strutture che richiedono manutenzione costante, protocolli di sicurezza e ambientali condivisi, e una carpenteria specializzata. E quindi, a certe condizioni, è un' attività costosa. Ma se certe norme non vengono osservate diventa un affare. Per il cantiere che demolisce la nave e anche per l' armatore che ce la manda: in Asia una nave può essere pagata fino a 400 dollari per tonnellata . I centri di demolizione più importanti si trovano ad Alang (India), Chittagong (Bangladesh) e Gadani (Pakistan). Sono cantieri a cielo aperto dove le carcasse vengono spiaggiate e spesso gli operai immergono le gambe in un bagnasciuga contaminato dal piombo e dal percolato, e rischiano seri incidenti o di ammalarsi per intossicazione. La demolizione rilascia sostanze tossiche come cadmio, piombo, amianto e mercurio. Molti ricorderanno le foto del National Geographic e di altre testate che testimoniano come avvenivano e avvengono queste attività. Sia pure lentamente l' Unione europea e l' International Maritime Organization si sono messi in moto per spingere gli armatori degli Stati membri a demolire le navi in strutture autorizzate. Nel 2009 63 paesi hanno ratificato la Convenzione di Hong Kong per il riciclaggio delle navi. Il trattato ha portato, oltre all' impegno degli stati membri, alla pubblicazione di linee guida annuali a partire dal 2011. Nel 2013 l' Unione europea ha approvato il Regolamento sullo smantellamento e il riciclo delle navi. E proprio tra il 2013 e il 2014 a Genova è iniziato un processo che ha messo la città, dal punto di vista tecnico, all' avanguardia nel settore delle demolizioni . Dopo il naufragio della Costa Concordia all' Isola del Giglio, nel gennaio 2012, si erano aperte le discussioni su quale porto avrebbe demolito Costa Concordia: in Italia erano in gara Genova, Piombino e Civitavecchia. Civitavecchia era stata subito tagliata fuori perché fuori mercato con i costi, Piombino, che aveva il vantaggio di essere vicino al relitto, allora non disponeva delle strutture adeguate. E a Genova, il 14 maggio 2014 San Giorgio del Porto aveva annunciato di essere il primo cantiere navale italiano ad aver ottenuto



dal Rina la certificazione per le operazioni necessarie La certificazione ISO 30000:2009 ottenuta dal cantiere genovese da Rina Services, riguarda l' intero processo di demolizione e riciclaggio di una nave, dall' accettazione



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

della nave da parte del cantiere allo svolgimento dei lavori inclusi lo stoccaggio, la gestione e lo smaltimento dei rifiuti derivanti dalla demolizione (per esempio ferro, rame, oli esausti, rifiuti urbani assimilati), che deve avvenire in modo sostenibile. Con questo riconoscimento **Genova** aveva gettato sul piatto la carte decisiva. I rivali rimasti in gioco, i cantieri turchi, sul piano economico più convenienti, erano svantaggiati dalla distanza: un conto era trainare, senza sversamenti di carburante o altre sostanze, il relitto dal Giglio a **Genova**, un altro fargli attraversare mezzo Mediterraneo. Costa Crociere, il gruppo Carnival e i Club P&I (Protection & Indemnity), società mutualistiche fra armatori nate allo scopo di unire le forze per garantire i propri membri da rischi potenzialmente causa di rimborsi particolarmente gravosi, alla fine avevano optato per lo scalo ligure. Per il consorzio Ship Recycling (Saipem 51%, San Giorgio del **Porto** 49%) si trattava di una buona commessa, da un centinaio di milioni di euro, per **Genova** e le sue aziende e ovviamente per lo stesso consorzio, della possibilità di dare prova del proprio livello tecnico, dopo l'impresa condotta da altre aziende italiane di trasportare il relitto dal Giglio alla Lanterna senza il minimo incidente. Con lo smantellamento di Costa Concordia **Genova** si candidava a diventare polo italiano e internazionale delle demolizioni navali. L'adozione in sede Imu della Convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 e la crescente sensibilità a livello internazionale per i temi ambientali il **porto** di **Genova**, unica struttura portuale attrezzata con impianto di trattamento acque dedicato nel Mediterraneo, ponevano lo scalo ligure in una situazione di netto vantaggio sulla concorrenza. Non solo le imprese e le istituzioni locali, che avevano collaborato all'arrivo della Concordia a **Genova**, anche i sindacati avevano intravisto nuove prospettive di lavoro. «Le ricadute sull'occupazione - avevano scritto in un comunicato congiunto Ivano Bosco e Federico Vesigna, segretari generali di Cgil **Genova** e Liguria - saranno molto importanti non solo per il comparto metalmeccanico, ma anche sull'indotto che sarà generato dall'operazione di smaltimento. Le circa 40 aziende metalmeccaniche, che a regime possono dare occupazione a più di 2 mila persone, costituiscono uno dei tanti patrimoni professionali presenti nel **porto** di **Genova**». Secondo Bosco e Vesigna, «l'arrivo della nave, per quanto collegato a un evento drammatico, rappresenta per la città un'occasione unica per mostrare a livello internazionale le competenze e le professionalità delle maestranze della sua 'economia del mare» e, in futuro, può aprire possibilità per questo tipo di lavorazioni». **Genova** e Piombino, poi, sarebbero diventate complementari. Nel marzo 2015 a Firenze, alla presenza del presidente della Regione Enrico Rossi, Saipem, San Giorgio del **Porto** e Gruppo Neri avevano presentato un progetto per la costruzione e la gestione di un impianto di demolizione navale controllata, o ship recycling. Ma il decollo non è avvenuto. Secondo la Ong Shipbreaking Platform che tiene traccia di tutte le attività di demolizione navale per spiaggiamento, L'anno scorso le navi demolite in tutto il mondo sono state oltre 630, di cui il 90 per cento nel Sud Est asiatico per spiaggiamento. I proprietari di navi battenti bandiera di un paese dell'Ue sono giuridicamente tenuti a smantellare le imbarcazioni giunte alla fine del loro ciclo di vita nei cantieri abilitati secondo le norme sanitarie e ambientali dell'Ue. Ma molti armatori usano bandiere di comodo, inoltre spesso, per non risultare direttamente coinvolti, vendono le navi da demolire a broker specializzati che a loro volta le passano ai cantieri asiatici. Negli ultimi anni gli armatori più grandi, dopo una serie di denunce e su pressione degli organismi internazionali, hanno iniziato a mandare sempre meno navi nei cantieri asiatici. Ma tuttora solo una minoranza del naviglio da demolire finisce in uno degli impianti di riciclaggio autorizzati dall'Ue (43 nel 2020) a effettuare attività di demolizione navale ai sensi delle normative europee: sono distribuiti in 15 paesi, e di questi 15 uno è la Turchia. Ferdinando Garrè «Competere con i turchi sul piano dei costi - dichiara a Liguria Business Journal Ferdinando Garrè, ad di San Giorgio del **Porto** e del gruppo Gin (**Genova** Industrie Navali, che comprende la stessa San Giorgio, T. Mariotti, Chantier Naval de Marseille, Piombino Industrie Marittime (insieme all'azienda Fratelli Neri) e Florida Marine Industries a Miami - per noi è impossibile. In Turchia c'è un costo del lavoro più basso, noi osserviamo completamente le linee guida di Bruxelles in materia di rispetto dell'ambiente e in Italia la gestione del

prodotto da riciclare, tutta la filiera del rifiuto è sottoposta a regole molto stringenti». Ma la Turchia ha accettato la normativa Ue in materia di demolizione sostenibile. « Fatto sta che in Turchia - aggiunge Garrè - pagano all' armatore 200 dollari a tonnellata e riescono a coprire i costi, da noi



i 200 dollari l' armatore li deve spendere . Non riusciamo a stare nei costi con i ricavati del riciclo. Chi non va in Estremo Oriente va in Turchia. E pensare che il mercato delle demolizioni è cresciuto con la pandemia da Coronavirus. Prima i cantieri di demolizione si dedicavano alla rottamazione di navi cargo e portacontainer, la riduzione del volume di affari ha costretto le compagnie da crociera ad accelerare i tempi di rottamazione. Così davanti ai cantieri turchi c' è la fila. Noi, per ora, possiamo tenere in vita il settore dedicandoci alle navi già in loco. E conservare strutture e un know how, difficile da eguagliare, per il futuro». Nel corso degli anni il gruppo Gin, che comprende San Giorgio del Porto e T.Mariotti, si è sviluppato con l' acquisizione di Chantier Naval de Marseille - una struttura moderna ed efficiente nel porto di Marsiglia con il più grande bacino del Mediterraneo - con la costituzione, insieme all' azienda Fratelli Neri, di Piombino Industrie Marittime , cantiere navale polivalente con alti standard di sicurezza nel porto di Piombino e con la creazione di Florida Marine Industries, unità operativa dedicata al mercato croceristico americano con sede a Miami. Le linee di business del gruppo sono: nuove costruzioni, progettazione e ingegneria, riparazioni navali, trasformazioni e ship recycling, allestimenti navali, impiantistica navale, rivestimenti e pitturazioni navali. Il gruppo Gin mantiene a Genova il suo quartier generale e molte delle sue infrastrutture per una superficie totale di circa 67.000 mq . Con un valore medio della produzione di 211 milioni di euro, oltre 500 dipendenti diretti e circa 1.200 lavoratori impiegati nell' indotto, rappresenta la maggiore realtà privata italiana nel comparto navale. A Genova operano nel comparto delle riparazioni navali oltre 79 aziende con circa 4.000 dipendenti e oltre 2.500 addetti nell' indotto . Nell' ambito dello sviluppo del waterfront e del porto di Genova si prevede un' ampia riqualificazione degli spazi e la costruzione di nuovi impianti dove ambiente, formazione e infrastrutture giocheranno un ruolo fondamentale.

AdSP Mar Ligure Occidentale: ok a consuntivo 2020. Confermata la capacità di crescita dell' Ente nonostante difficoltà da pandemia

(FERPRESS) Genova, 3 MAG Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio consuntivo 2020 nella seduta di venerdì scorso, la prima dopo la riconferma alla presidenza della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale di Paolo Emilio Signorini e le nomine dei nuovi componenti del comitato di gestione, Avv. Andrea La Mattina indicato dalla Regione Liguria, Dr. Giorgio Carozzi dal Comune di Genova e Ing. Rino Canavese per il Comune di Savona. La gestione finanziaria 2020 è stata influenzata dalla grave crisi economica che si è determinata a seguito della diffusione della pandemia Covid-19. L'Italia ha visto un calo del PIL pari a circa l'8,9%, con una conseguente flessione dei consumi e dei commerci internazionali che, inevitabilmente, ha avuto riflessi anche sul comparto della portualità e della logistica. In questo scenario di criticità, i porti di Genova e Savona non hanno interrotto le attività, assicurando un fondamentale servizio logistico per le regioni del Nord Italia e del Sud Europa. Grazie alle misure di sostegno stabilite da Governo e Parlamento, Autorità di Sistema Portuale del Mar

Ligure Occidentale ha adottato provvedimenti in aiuto ai concessionari e alle compagnie portuali riducendo i canoni delle concessioni demaniali per un importo complessivo di circa 2,3 milioni di euro, sulla base di un calo delle movimentazioni pari o superiore al 20% rispetto all'anno pre Covid, e adottando misure di ristoro ai lavoratori riconoscendo contributi per un importo complessivo di 3,9 milioni di euro per le mancate giornate di lavoro prestate. In materia di investimenti l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha proseguito l'attività già avviata nel 2019, in sinergia con il Commissario Straordinario per la Ricostruzione del Viadotto Polcevera dell'autostrada A10, confermando la capacità, già avviata negli anni precedenti, di perseguire l'aggiudicazione delle opere previste, raggiungendo nel 2020 un indice di realizzazione dell'80% sul Programma Straordinario per la ripresa del porto di Genova (DL 130/2018), aggiudicando 155 milioni di euro. Rispetto al Programma Ordinario degli interventi l'importo delle aggiudicazioni ha superato i 37 milioni di euro con un indice di realizzazione del 63%. Nell'ambito del Programma Straordinario tra le aggiudicazioni figurano la nuova Torre Piloti, l'intervento di adeguamento infrastrutturale della nuova Calata Bettolo, la realizzazione nuova diga di Vado Ligure, i lavori di messa in sicurezza del Rio Molinassi e Rio Cantarena nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale di Genova Sestri e l'ampliamento dell'Aeroporto C. Colombo per il 1° lotto. Per quanto riguarda il bilancio si sono registrate entrate per 323.146 milioni di euro e uscite per 286.878 milioni. Tra le entrate figurano 100.021 milioni di entrate correnti di cui 43,78% da ricondurre alle entrate tributarie e il 33,67% ai canoni demaniali; 211.878 milioni di entrate in conto capitale e 11.247 milioni di entrate per partite di giro. Per quanto attiene le spese diminuiscono quelle per gli organi dell'ente del 15,73% (-59 mila euro), rimangono sostanzialmente costanti quelle relative agli oneri del personale a fronte di un saldo positivo di 18 unità dal 2017 a oggi, mentre si registra un incremento pari al + 3,87% di spesa per servizi legati soprattutto alle misure anti Covid. Migliora infine l'indice di tempestività dei pagamenti con una amministrazione che nel corso del 2020 ha, in media, rispettato le scadenze relative. Questo risultato deriva dall'introduzione di misure che hanno portato la procedura ad essere sempre più tempestiva ed automatica. In risposta alla crisi economica provocata dalla pandemia da Covid-19, l'Autorità di Sistema ha adottato misure compensative importanti per il settore





attuando misure espansive straordinarie per far crescere il ruolo di eccellenza e di motore economico degli scali di Genova e Savona. Nell'annualità 2021 si completerà il rilevante Programma di Interventi urgenti adottato in risposta al crollo del Viadotto Polcevera che contribuirà a cambiare il volto del porto e della città quali entità di un **sistema** economico sempre più integrato.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

la strada indicata dal viceministro Morelli

«Nuove tecnologie green ecco la ricetta per il porto»

LAURA IVANI

La Spezia Specializzare i porti italiani.

Ciascuno per la propria «vocazione». La Spezia dovrebbe lavorare sulle nuove tecnologie green, elettrificazione delle banchine e Gnl. Ma anche sulla «digitalizzazione. Per compiere «un ulteriore salto di qualità». È questa la ricetta che ieri ha dettato il viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, in visita nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** nell'ambito di un tour che ha toccato anche i terminal e la capitaneria di porto. Il viceministro è stato accolto dal presidente Mario Sommariva che gli ha rappresentato progetti e potenzialità degli scali della Spezia e di Marina di Carrara. Per La Spezia in numeri 1,4 milioni di contenitori movimentati pre-pandemia, oltre a 600 mila crocieristi, trasporto intermodale oltre il 32%, un retroporto con servizi all'avanguardia. Ma anche il progetto di una Zona Logistica Semplificata che arrivi a toccare anche la zona di Parma e la necessità di vedere finalmente raddoppiata la ferrovia Pontremolese, collegamento con i corridoi logistici europei. Ed è proprio sulla Pontremolese che qualche preoccupazione ha segnato il volto dei relatori quando il viceministro, rispondendo a una domanda, ha detto che su quest'opera era arrivato il momento di decidere.

«Da anni il tema Pontremolese viene evocato in sede parlamentare e di Governo. Siamo arrivati al punto di dover dire chiaramente se la Pontremolese sia davvero fattibile o se non ha le caratteristiche tecniche per essere realizzata».

L'opera, come noto, è stata affidata al commissario straordinario Mariano Cocchetti, nominato dal Governo Draghi per portare a compimento questo progetto. Per questo le parole del viceministro hanno suscitato qualche punto interrogativo. Nel discorso introduttivo, Sommariva ha annunciato che per quel che riguarda gli investimenti privati dei terminalisti sulle banchine «siamo in una fase di negoziazione, per consolidare gli investimenti che potranno vedere già nei prossimi mesi l'avvio dell'ampliamento della parte dedicata ai container e del molo passeggeri». Un accordo con Lsct è atteso a giorni. E intanto nel giorno della visita del ministro sono arrivate, anche in Authority, le ennesime segnalazioni di interdizioni ad alcune aree del terminal senza nessun preavviso per gli autotrasportatori. In una ottantina, hanno riferito, si sono trovati all'ingresso del terminal senza poter fare nulla. Situazione per fortuna risolta in giornata. Come riferito dall'amministratore delegato del terminal «non si è trattato di un evento eccezionale, ma di una situazione temporanea rientrata senza alcun disagio o ritardo». Il lavoro in questo momento è molto. Sono decine le navi in arrivo. Ad oggi, viene confermato da Lsct, non è stato utilizzato ancora un giorno di Cig del nuovo accordo sindacale.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il presidente del gruppo laghezza interporto

«No a una zona logistica estesa alle aree di Parma»

L.IV.

La Spezia No a una Zona Logistica Semplificata oltre la Cisa per il porto della Spezia. Il presidente del Gruppo Laghezza Interporto La Spezia boccia l'idea lanciata dal presidente dell' **Autorità Portuale** di realizzare una Zls estesa alle aree di Parma, comprese tra Noceto e Medesano.

È in corso una interlocuzione tra l'ente di via del Molo e la Regione Emilia Romagna a questo proposito, come anticipato dal Secolo XIX da Sommariva. «Il retroporto, anzi l'interporto naturale, dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra. L'idea di estendere una Zona Logistica Semplificata verso le aree di Parma, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi».

Una possibilità che «rischia di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande sistema **portuale** deve produrre.

Credo nello sviluppo del retroporto di prossimità, un "Interporto della Spezia" - ha aggiunto - una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia integrata al porto.

È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, coinvolgendo gli operatori locali nell'elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico».

--L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, Sommariva lancia le sfide per il futuro

E' il secondo in Italia per accesso diretto alle aree di produzione. Per guardare al domani serviranno investimenti pubblici e privati

LA SPEZIA Una cascata di slide. Una carrellata che fotografa presente e futuro dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, illustrata dal presidente Mario Sommariva in occasione della visita del viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibile Alessandro Morelli e del sottosegretario alla Difesa Stefania Pucciarelli. Secondo porto italiano per accesso diretto alle aree di produzione e consumo dei mercati nel Nord Italia, con collegamenti marittimi settimanali verso tutti i continenti, ha movimentato 1,4 milioni di contenitori, 16 milioni di tonnellate di merce ed oltre 600mila crocieristi nell' anno preCovid, mentre le cifre relative al 2020, disponibili per i due scali dell' **Autorità** - La Spezia, che fa la parte del leone e Marina di Carrara - parlano di 1.259.992 teu, di cui 1.190.667 inland, che restano nel territorio nazionale. Per guardare al domani, serviranno investimenti pubblici e privati, con cui realizzare gli ampliamenti e le migliorie, alcune delle quali attingendo ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; due le partite: porto crocieristico e mercantile, con i 300 milioni di euro messi sul piatto dal gruppo Contship ed i 105 dalla joint venture Tarros-Arkas. Già definiti 3 maxinterventi inseriti nel Pnrr, di cui è entrato a far parte anche il progetto waterfront per il porto di Carrara: realizzazione ed elettrificazione del nuovo molo crociere (a partire dal gennaio 2022) nel primo bacino **portuale** della Spezia (30 milioni di euro); nuova cabina di trasformazione alla radice del molo Garibaldi per cold ironing (5,5 milioni di euro); elettrificazione delle banchine del comparto commerciale del secondo e terzo bacino **portuale** (12 milioni di euro). Centrale, per Sommariva, che ha sottolineato le tante vocazioni del golfo declinate nella blue economy, anche il fattore risorse umane per puntare alla crescita professionale del personale, puntando su più aspetti, dalle certificazioni alla digitalizzazione. Proprio porto digitale sarà una delle sfide più entusiasmanti per aprire le braccia alla modernità, una partita snocciolata in otto punti: digitalizzazione della catena logistica, fast corridor nazionale ed internazionale, corridoio doganale ispettivo di Santo Stefano Magra, digitalizzazione ultimo miglio ferroviario, Pcs e integrazione con PIn, nuovo **sistema** di gestione permessi di accesso, app mobile a supporto dell' autotrasporto, digital twin e droni.

Il fronte della digitalizzazione è la partita su cui puntare anche per il viceministro Morelli: «per questo vogliamo collaborare anche in sede parlamentare, perché diventi una delle peculiarità di questo porto insieme all' intermodalità». In una parola, l' optimum. Per evitare guerre commerciali, secondo quest' ultimo - che ha colto l' occasione per una bordata al codice degli appalti, con l' auspicio di una sospensione per tutta la durata della crisi ed una revisione al termine, ripartendo «con una nuova norma di rango europeo coerente con il **sistema** ed i bisogni del paese» - è puntare sulla vocazione e le peculiarità di ogni porto, in modo da «renderlo differente dagli altri». Resta da valutare se questo sia applicabile al comparto spezzino, che proprio sul suo esser multitasking sta facendo la sua fortuna.

Chiara Tenca.



PORTO

Il futuro ambientale legato a cinque punti

Al centro della partita per il futuro del **porto** spezzino c'è il tema della sostenibilità ambientale. Cinque le linee da seguire per ridurre l'impatto delle attività dello scalo sull'ambiente e migliorare l'interazione fra questi: cold ironing, cioè la fornitura di energia elettrica alle navi dalla banchina, da fonti rinnovabili; monitoraggio delle acque durante le attività di dragaggio dei fondali; accordo per la riduzione delle emissioni di zolfo nell'atmosfera da navi in arrivo e partenza e monitoraggio; riduzione dell'inquinamento acustico, gestione dei rifiuti nelle aree portuali a terra e a bordo.

Porto, Sommariva lancia le sfide per il futuro
È il secondo in Italia per accesso diretto alle aree di produzione. Per guardare al domani servono investimenti pubblici e privati



Massimo Sommariva, presidente della Sommariva, è stato ricevuto dal sindaco di La Spezia, Roberto Maroni, per discutere delle sfide future del porto. In alto: la banchina di attracco delle navi.

LA DIZIA
Una società di idee, una società di progetti, una società di futuro. È questo il motto di Massimo Sommariva, presidente della Sommariva, la società di consulenza e progettazione che ha appena celebrato il suo 20° anniversario. L'azienda, fondata nel 2001, ha una sede a La Spezia, ma è presente in tutta Italia e all'estero. Sommariva è una società di idee, una società di progetti, una società di futuro. È questo il motto di Massimo Sommariva, presidente della Sommariva, la società di consulenza e progettazione che ha appena celebrato il suo 20° anniversario. L'azienda, fondata nel 2001, ha una sede a La Spezia, ma è presente in tutta Italia e all'estero.

Pontremolese fumata grigia
«Valutarne la reale utilità»
Dai viceministri Morrelli e Marignoni dubbi sulla fattibilità della nazionalizzazione. Dal 2016 la compagnia è affidata al 50 per cento ai privati



Roberto Marignoni, viceministro della Marina Mercantile, è stato ricevuto dal sindaco di Pontremone, Roberto Marignoni, per discutere della nazionalizzazione della Pontremolese. In alto: la banchina di attracco delle navi.

La Spezia

Il viceministro Morelli: " Specializzare ogni scalo"

«Occorre individuare una vocazione per specializzare ciascun porto in Italia. Per il porto della Spezia le iniziative su cui ragionare sono relative ai nuovi carburanti per i sistemi di trasporto e alla digitalizzazione».

Il viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli lo ha detto durante la visita al porto della Spezia, ieri mattina.

Morelli ha incontrato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, il quale ha illustrato le diverse peculiarità dello scalo ligure. Tra queste il progetto del cold ironing delle banchine, grazie alle risorse del Recovery Fund, e il rifornimento a Gnl delle navi da crociera.

Elementi che fanno dello scalo spezzino un 'Green port'.

«Ben vengano gli investimenti sull' elettrificazione - ha sottolineato Morelli - così come la digitalizzazione, tema che faccio mio in sede parlamentare perché diventi peculiarità di questo porto unita alla intermodalità per un ulteriore salto di qualità».

Genova **CRONACA**

LA RICERCA

Il lavoro in Liguria? Per trovarlo seguite la regola delle tre C

Lo studio della Fondazione Studi Consulenti del Lavoro sulle professioni più richieste nel quinquennio 2014-2019 sono legate nella regione a turismo, commercio e servizi. Cantieri, cementisti, cuochi in cima alle classifiche. Molto gettonati anche i comandanti



Prima 10 professioni nel 2019

Professione	Indice
1. Cantieri	100
2. Cementisti	95
3. Cuochi	90
4. Comandanti	85
5. ...	...

Prima 10 professioni almeno quinquennio 2019

Professione	Indice
1. Cantieri	100
2. Cementisti	95
3. Cuochi	90
4. Comandanti	85
5. ...	...

Il viceministro Morelli: "Specializzare ogni scalo"



Alessandro Morelli, viceministro alle Infrastrutture.

Porti: Morelli, specializzare ogni scalo italiano

Viceministro, Spezia candidato per diventare un green port

"Occorre individuare una vocazione per specializzare ciascun porto in Italia. Per il porto della Spezia le iniziative su cui ragionare sono relative ai nuovi carburanti per i sistemi di trasporto e alla digitalizzazione". Il viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli lo ha detto durante la visita al porto della Spezia, questa mattina. Morelli ha incontrato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Mario Sommariva, il quale ha illustrato le diverse peculiarità dello scalo **ligure**. Tra queste il progetto del cold ironing delle banchine, grazie alle risorse del Recovery Fund, e il rifornimento a Gnl delle navi da crociera. Elementi che fanno dello scalo spezzino un 'Green port'. "Ben vengano gli investimenti sull' elettrificazione - ha sottolineato Morelli -, così come la digitalizzazione, tema che faccio mio in sede parlamentare perché diventi peculiarità di questo porto unita alla intermodalità per un ulteriore salto di qualità". (ANSA).



Porti, Morelli: "Individuare una vocazione per ogni scalo italiano"

di E.P. lunedì 03 maggio 2021 LA SPEZIA - Visita in Liguria per il viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli che questa mattina era al porto della Spezia dove ha incontrato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. "Occorre individuare una vocazione per specializzare ciascun porto in Italia. Per il porto della Spezia le iniziative su cui ragionare sono relative ai nuovi carburanti per i sistemi di trasporto e alla digitalizzazione", ha dichiarato il viceministro, che già a inizio aprile era stato ospite di Primocanale a Terrazza Colombo. Sommariva ha presentato i progetti e le peculiarità di "green port" dello scalo spezzino, come il progetto del cold ironing delle banchine, grazie alle risorse del Recovery Fund e il rifornimento a Gnl delle navi da crociera. "Ben vengano gli investimenti sull'elettrificazione - ha sottolineato Morelli -, così come la digitalizzazione, tema che faccio mio in sede parlamentare perché diventi peculiarità di questo porto unita all'intermodalità per un ulteriore salto di qualità". Il viceministro si è espresso anche sul tema del codice degli appalti e della burocrazia italiana: "Questo Governo appena insediato ha ereditato 60 commissariamenti di opere infrastrutturali e si lavora per commissariarne un'altra trentina. Questo dimostra che il codice degli appalti non funziona. Se la norma funzionasse il commissariamento dovrebbe essere utilizzato solo per casi eccezionali, come il ponte di Genova. L'auspicio - ha concluso Morelli - è che almeno nella crisi economica questa norma continui a essere sospesa, poi occorre ripartire con una nuova norma di rango europeo coerente con le esigenze del nostro Paese". Approfondimenti Nuova Diga, il viceministro Morelli si impegna a trovare i 200 milioni mancanti Ponte di Albano Magra, il viceministro Morelli torna in Liguria il 3 maggio.



«A SANTO STEFANO CI SONO GLI SPAZI GIUSTI, NON DANNEGGIAMO I NOSTRI INVESTIMENTI»

Spezia -Parma, sfida per l'interporto

Lo spedizioniere Laghezza respinge la proposta di un'area per le merci in Emilia

La Spezia difende il proprio retroporto dai tentativi di «scippo» emiliani. Non è una questione di «campanile», ma una scelta di difesa degli investimenti e dell'economia locale. Si tratta di sfruttare gli spazi che ci sono e che possono da un lato ridurre tempi e spostamenti, mentre dall'altro garantirebbero ulteriori ritorni al **sistema** portuale spezzino. Meglio stare attenti ai rischi di altre suggestioni. A dirlo sono gli stessi imprenditori.

«Il retroporto, anzi, l'interporto naturale, dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra.

L'idea di estendere una Zona Logistica Semplificata verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi», interviene senza troppi giri di parole Alessandro Laghezza, presidente del Gruppo Laghezza e Interporto La Spezia Srl. Non piace allo spedizioniere l'ipotesi emersa dal dibattito innescato dal Presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale, Mario Sommariva. È infatti forte la perplessità sull'ipotesi di una ZLS che si estenda dal mare sino a Parma.

«Una cosa è sostenere con forza - ha affermato Laghezza - il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del Presidente del porto; un'altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la pianura padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande **sistema** portuale come quello di La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso».

Non è un no al progetto che anzi serve per garantire spazi al porto stesso. il problema è la localizzazione. «Credo fortemente nello sviluppo - ha sottolineato Laghezza - del retroporto di prossimità, che io definirei 'Interporto di La Spezia', una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia vicina e integrata al Porto della Spezia. È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, consultando e coinvolgendo gli operatori locali nell'elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico».

E proprio in merito al tema della governance dell'Interporto di Santo Stefano Magra, Laghezza ha espresso apprezzamento per l'interesse diretto dell'**Autorità** di **Sistema** a valorizzare queste aree, rimarcando tuttavia come sia necessaria un'interlocuzione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un'area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori.

RL.



Città della Spezia

La Spezia

Laghezza: "L'interporto della Spezia è Santo Stefano, non Parma"

Il presidente del Gruppo Laghezza e di Interporto La Spezia risponde al numero uno dell'Adsp sull'ipotesi di una Zls che si estenda dal mare sino a Parma.

Redazione

La Spezia - "Il retroporto, anzi, l'interporto naturale, dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra. L'idea di estendere una Zona logistica semplificata verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi". Alessandro Laghezza, presidente del Gruppo Laghezza e Interporto La Spezia Srl, è intervenuto oggi nel dibattito innescato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, Mario Sommariva, manifestando perplessità sull'ipotesi di una Zls che si estenda dal mare sino a Parma. "Una cosa è sostenere con forza - ha affermato Laghezza - il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno-Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del presidente del porto; un'altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la Pianura Padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande sistema portuale come quello La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso. Credo fortemente nello sviluppo del retroporto di prossimità - ha sottolineato Laghezza -, che io definirei 'Interporto della Spezia', una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia vicina e integrata al Porto della Spezia. È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, consultando e coinvolgendo gli operatori locali nell'elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico". E proprio in merito al tema della governance dell'Interporto di Santo Stefano Magra, Laghezza ha espresso apprezzamento per l'interesse diretto dell'Autorità di sistema a valorizzare questa area, emanando infatti nella sua recente deliberazione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un'area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori. Lunedì 3 maggio 2021 alle 13:39:07 Redazione.



Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia e il suo interporto, Laghezza: "Sito naturale è Santo Stefano Magra, non Parma"

Il presidente del gruppo logistico ha espresso forti perplessità sull' ipotesi di una Zls che si estenda dal mare sino alla città emiliana

L' interporto naturale dei porti di La Spezia e Marina di Carrara? È Santo Stefano Magra. Per questo motivo, spiega Alessandro Laghezza , "l' idea di estendere una Zona Logistica Semplificata verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi". Laghezza , presidente del gruppo Laghezza e Interporto La Spezia Srl, è intervenuto oggi nel dibattito innescato dal presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale, Mario Sommariva , manifestando perplessità sull' ipotesi di una Zls che si estenda dal mare sino a Parma. "Una cosa è sostenere con forza - ha affermato Laghezza - il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno-Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del Presidente del porto; un' altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la pianura Padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande **sistema** portuale come quello di La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso. "Credo fortemente nello sviluppo - ha sottolineato Laghezza - del retroporto di prossimità, che io definirei 'Interporto di La Spezia', una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia vicina e integrata al Porto della Spezia. È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, consultando e coinvolgendo gli operatori locali nell' elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico". E proprio in merito al tema della governance dell' Interporto di Santo Stefano Magra, Laghezza ha espresso apprezzamento per l' interesse diretto dell' **Autorità di Sistema** a valorizzare queste aree, rimarcando tuttavia come sia necessaria un' interlocuzione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un' area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori.



Interporto di La Spezia sia Santo Stefano Magra

Intervento di Alessandro Laghezza al dibattito innescato dall'AdSp

Redazione

LA SPEZIA Il retroporto, anzi, l'interporto naturale, dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra. L'idea di estendere una Zona Logistica Semplificata verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi. Alessandro Laghezza, presidente del Gruppo Laghezza e Interporto La Spezia Srl, è intervenuto oggi nel dibattito innescato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Mario Sommariva, manifestando perplessità sull'ipotesi di una ZLS che si estenda dal mare sino a Parma. Una cosa è sostenere con forza ha affermato Laghezza il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno-Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del Presidente del porto; un'altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la pianura Padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande sistema portuale come quello di La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso. Credo fortemente nello sviluppo ha sottolineato Laghezza del retroporto di prossimità, che io definirei Interporto di La Spezia', una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia vicina e integrata al Porto della Spezia. È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, consultando e coinvolgendo gli operatori locali nell'elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico. E proprio in merito al tema della governance dell'Interporto di Santo Stefano Magra, Laghezza ha espresso apprezzamento per l'interesse diretto dell'Autorità di Sistema a valorizzare queste aree, rimarcando tuttavia come sia necessaria un'interlocuzione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un'area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori.



Laghezza: "L' interporto della Spezia sia Santo Stefano Magra e non Parma"

LA SPEZIA - "Il retroporto, anzi, l' interporto naturale, dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra . L' idea di estendere una Zona Logistica Semplificata verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi". Alessandro Laghezza, Presidente del Gruppo Laghezza e Interporto La Spezia Srl , è intervenuto nel dibattito innescato dal Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**, Mario Sommariva, manifestando perplessità sull' ipotesi di una ZLS che si estenda dal mare sino a Parma. "Una cosa è sostenere con forza - ha affermato Laghezza - il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno-Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del Presidente del porto: un'altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la pianura Padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande sistema portuale come quello di La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso. "Credo fortemente nello sviluppo - ha sottolineato Laghezza - del retroporto di prossimità, che io definirei 'Interporto di La Spezia', una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia vicina e integrata al Porto della Spezia. È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, consultando e coinvolgendo gli operatori locali nell' elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico". E proprio in merito al tema della governance dell' Interporto di Santo Stefano Magra , Laghezza ha espresso apprezzamento per l' interesse diretto dell' **Autorità** di **Sistema** a valorizzare queste aree, rimarcando tuttavia come sia necessaria un' interlocuzione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un' area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori.



Laghezza: Santo Stefano Magra è l'interporto della Spezia, non di Parma

La Spezia. Dobbiamo trasformare Santo Stefano Magra in interporto. Mario Sommariva l'ha definito un obiettivo prioritario dal primo giorno del suo insediamento al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Oggi, il nuovo presidente del porto spezzino l'ha rilanciato, alzando l'asticella e innescando un dibattito sulla mission del futuro interporto e della Zona Logistica Semplificata a supporto, con l'ipotesi che quest'ultima venga estesa dal mare sino a Parma. Idea che Alessandro Laghezza, presidente del Gruppo Laghezza e Interporto La Spezia Srl, contesta: Il retroporto, anzi, l'interporto naturale, dei porti della Spezia e Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra. L'idea di estendere una ZLS verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi. Laghezza aggiunge: Una cosa è sostenere con forza il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno-Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del presidente del porto; un'altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la pianura Padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande sistema portuale come quello di La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso. Sul tema della governance, Laghezza apprezza invece l'interesse diretto dell'Autorità di Sistema a valorizzare queste aree, rimarcando tuttavia come sia necessaria un'interlocuzione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un'area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori.



Shipping Italy

La Spezia

Laghezza difende la retroportualità spezzina dall'interporto di Parma

La difesa dell'indotto portuale locale da parte del cluster spezzino torna a farsi sentire a qualche anno di distanza dalle battaglie contro i fast corridor che avrebbero bypassato le aziende di Spezia per ciò che riguardava il momento doganale' del ciclo di trasporto in import delle merci. Adesso Alessandro Laghezza, presidente di Gruppo Laghezza e di Interporto La Spezia Srl, è intervenuto per dire che il retroporto, anzi, l'interporto naturale, dei porti di La Spezia e Marina di Carrara, è Santo Stefano Magra. L'idea di estendere una Zona Logistica Semplificata verso le aree di Parma, tra Noceto e Medesano, al di là delle difficoltà oggettive, rappresenterebbe un rischio per gli investimenti e gli sforzi attuati dagli operatori spezzini proprio per radicare vicino al porto opportunità di occupazione, lavoro e produzione di ricchezza direttamente legati ai traffici marittimi. Laghezza è intervenuto nel dibattito innescato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, manifestando perplessità sull'ipotesi di una Zls che si estenda dal mare sino a Parma. Una cosa è sostenere con forza ha affermato Laghezza il completamento della Pontremolese e il potenziamento delle relazioni economiche con Emilia e Veneto lungo il corridoio Tirreno-Brennero e in questo gli operatori si schierano compatti a fianco del Presidente del porto; un'altra è pensare a una possibile delocalizzazione di attività logistiche e doganali ad alto valore aggiunto verso la pianura Padana, rischiando di impoverire il nostro territorio di quelle ricadute economiche e occupazionali che un grande sistema portuale come quello di La Spezia/Marina di Carrara deve produrre e lasciare sul territorio stesso. Credo fortemente nello sviluppo del retroporto di prossimità, che io definirei Interporto di La Spezia', una definizione chiara per far comprendere come questa struttura sia vicina e integrata al porto della Spezia ha sottolineato Laghezza. È lì che bisogna puntare le nostre attenzioni, consultando e coinvolgendo gli operatori locali nell'elaborazione di un progetto di integrazione virtuosa fra privato e pubblico. Proprio in merito al tema della governance dell'interporto di Santo Stefano Magra, Laghezza ha espresso apprezzamento per l'interesse diretto dell'Autorità di Sistema a valorizzare queste aree, rimarcando tuttavia come sia necessaria un'interlocuzione con gli operatori che nel corso degli anni hanno investito, valorizzando un'area precedentemente dedicata esclusivamente al deposito e alla riparazione dei contenitori.



Pontremolese fumata grigia «Valutarne la reale utilità»

Dal viceministro Morelli emergono dubbi sulla fattibilità della realizzazione «Dal 2010 a oggi un argomento affrontato 30 volte in Commissione trasporti»

di Chiara Tenca LA SPEZIA La Pontremolese? Forse non s' ha da fare. Dopo la nomina del commissario straordinario, e lunghi anni di auspici verso l' ultimazione dell' infrastruttura definita da una platea bipartisan «prioritaria», la fumata è al momento grigia. Una doccia fredda arrivata per bocca del viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, ieri in visita nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Quale possa esser la valenza strategica ed economica di questo atteso corridoio ferroviario, l' ha ribadito il presidente dell' ente Mario Sommariva. «Una vera possibilità di accesso lungo la direttrice Tirreno-Brennero, per cui saremmo disponibili ad esser parte attiva per il finanziamento ed il completamento». Si tratta dei uno dei tre corridoi intermodali a cui è connesso il nostro scalo, insieme al La Spezia-Genova-Milano collegato al Reno-Alpi e al La Spezia-Pisa-Firenze-Bologna (Scandinavia/Med). Inutile dire che il suo completamento, con il raddoppio e la realizzazione della galleria di valico, permetterebbe al porto spezzino un ulteriore salto di qualità, con un aumento della competitività rispetto a quelli vicini. Che si sia di fronte all' ennesimo slittamento di quella che pare ormai la tele di Penelope? «Il tema viene spesso evocato - ha sottolineato Morelli - in sede parlamentare e di governo e oggi siamo in una fase importante per gli investimenti; se ne dovrà valutare l' utilità per gli italiani e se non fosse inserita nel Piano Nazionale di Resilienza e Rilancio, ci potrebbero esser comunque altre possibilità di finanziamento per un' opera di questo genere, è giusto ricordarlo. Ora è il momento per verificare se dal punto di vista tecnico sia realmente fattibile o se, al contrario, non abbia le caratteristiche tecniche per esser realizzata. Dal 2010 sono in commissione Trasporti e il tema è stato toccato minimo una trentina di volte». E la Pontremolese diventerebbe anche il cuore della Zona Logistica Semplificata, prevista dal Decreto Semplificazioni: partita ancora tutta da giocare che vedrebbe una «forte proiezione nell' area parmensi con i centri di Medesano e Noceto collegati direttamente con il porto», bocciata a stretto giro da Alessandro Laghezza, presidente del gruppo Laghezza e Interporto La Spezia, che ha stigmatizzato con decisione l' idea di delocalizzare attività logistiche e doganali nella pianura Padana.

Di tante partite aperte nella sede di via del Molo, quella che corre sulla rotaia è sicuramente una delle più sentite. Intermodalità non è una parola astratta, ma il leitmotiv per lo sviluppo, come dimostrato dalle cifre.

«Nel porto della Spezia - ha sottolineato Sommariva - c' è un grande valore relativo dei collegamenti ferroviari: il 32% dei container arriva alla destinazione finale via treno e l' obiettivo è crescere ancora». Fiore all' occhio dell' **Autorità** è il retroporto di Santo Stefano Magra: una piattaforma logistica intermodale, distante soltanto 8 km dalle banchine. Uffici (corridoio doganale ispettivo del Porto, centro unico servizi), area coperta per i controlli, magazzini refrigerati, scanner molecolare sono, insieme al gate, i poli del centro unico servizi alla merce, primo esempio del genere in Italia dal 2020. Per Sommariva «un centro unico, una vera eccellenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

"Pontremolese? E' venuto il momento di dire se si può fare o no"

Il vice-ministro Morelli risponde a Cds sulla possibilità che il raddoppio dell' infrastruttura ferroviaria finirà nel Recovery Fund: "Non è vero che Spezia e il suo porto siano snobbati perchè realtà di confine. Ma bisogna dire la verità".

FABIO LUGARINI

La Spezia - Il timore che ancora una volta l' essere città di frontiera sia l' elemento penalizzante e non quello di vantaggio è rappresentato da una storia che va avanti da quasi cinquant' anni. Da mezzo secolo sulle rive del Golfo si sente parlare di raddoppio della ferrovia Pontremolese, l' infrastruttura che non soltanto avvicinerebbe la Spezia e il suo porto alla pianura padana e da lì all' Europa continentale ma soprattutto garantirebbe un aumento sostanziale della competitività sia nel sistema dei porti della Liguria che in quello tirrenico. Perchè si parla tanto di coesistenza e di diverse peculiarità ma da che mondo e mondo gli scali portuali sono in competizione a maggior ragione se le vocazioni principali, in questo caso la movimentazione delle merci e dei passeggeri, sono simili quando non si sovrappongono. Ecco perché una questione come la Pontremolese, i cui lavori di raddoppio sono conclusi al 50% dei cento chilometri di tracciato, riguarda certamente la Spezia ma non il resto della Liguria che ha un' altra **Autorità portuale**, quella di Genova e Savona, fisiologicamente disinteressata all' argomento: è così che il tema rimane da sempre marginalizzato alle parole, alle centinaia di commissioni che siano consiliari, regionali o parlamentari. Ma stavolta la domanda è elementare e avrà risposte nei fatti concreti: finirà inserita nel Recovery Fund o ancora una volta sarà dimenticata o magari finanziata soltanto in piccola parte, allungando di un altro mezzo secolo questa vicenda? Al vice-ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli , la possibilità di un chiarimento nel corso della sua giornata spezzina iniziata questa mattina con gli incontri privati che lo hanno visto a capo della delegazione in Capitaneria di Porto, Marina Militare e, prima di spostarsi nella vicina Val di Magra, in porto: "La Pontremolese viene evocata spesso. Ora siamo in una fase importante, se la Pontremolese non fosse inserita nel Recovery, ricordo che ci sono molte altre possibilità. Ma penso che sia venuto il momento giusto di dire se sia un' opera sia realmente fattibile o se non ha le caratteristiche tecniche per essere realizzata. Dal 2018 al 2021 ho partecipato ad una trentina di commissioni parlamentari dove si è sempre parlato di questo tema in relazione ad una speranza condivisa da parte dei territori. Provincia di confine, schiacciata dal capoluogo regionale che ha anch' essa un porto più infrastrutturato? Non può essere perché il porto della Spezia nel 2020 ha movimentato 1,2 milioni contenitori, prima del Covid aveva numeri importanti anche nel ramo crocieristico: questi dati non interessano a Genova e Firenze ma tutto il Paese. Come vedete io sono di Milano ma sono qua. Questa provincia è di confine ma protagonista per le proprie peculiarità. Però oggi siamo arrivati al dunque, è necessario mettere un punto: sentire parlare di quest' opera come prioritaria ma senza mettere a terra un punto definitivo è quanto di più sbagliato si possa fare. Se si può fare lo si dica, idem se non si può fare così il presidente dell' **Autorità Portuale** farà le sue scelte". Proprio Mario Sommariva in settimana aveva ribadito la centralità della Pontremolese rispondendo a distanza all' ex presidente dell' Authority di Livorno e Piombino che, al contrario, bollava l' opera come inutile: "La Spezia è il terzo porto container italiano e il secondo per traffici diretti. Gli ampliamenti aumenteranno notevolmente la capacità dello scalo sia in termini di crociere sia per lo sviluppo dei due terminal



container del nostro porto". E' importante comprendere che gli investimenti sono in gran parte privati oltre a quelli pubblici destinati ai dragaggi". Nella sua veloce presentazione dello stato dell' arte, il numero di Via del Molo ha poi continuato: "Siamo in una fase importante di negoziazione con Lsct per consolidare gli investimenti



Città della Spezia

La Spezia

che potranno vedere già nei prossimi mesi l' ampliamento della parte container e del molo passeggeri. Quest' ultimo è entrato a far parte del Piano Nazionale di ripresa e resilienza per cui riteniamo un successo importante inserire questo così come il waterfront di Marina di Carrara all' interno di quel piano". E Sommariva a questo punto torna proprio sulla Pontremolese: "Vogliamo far crescere il nostro 32% di movimentazioni via treno. Vogliamo che il porto della Spezia sia inserito nella Ti-Bre attraverso la Pontremolese: siamo pronti ad essere parte attiva nel progetto di sviluppo di questa infrastruttura per la quale ci aspettiamo investimenti. Il golfo è un insieme di moltissime attività che convivono fra loro in termini molto stretti con grande dinamismo. Siamo la prima provincia d' Italia per la BlueEconomy, fra queste spicca l' eccellenza della nautica dei super yacht e naturalmente non dimentichiamo Fincantieri per il Militare. Infine il retroporto di Santo Stefano: nei prossimi mesi vogliamo andare avanti con questo discorso del porto lungo. E realizzare anche la ZLS con una forte proiezione verso l' area del Parmense attraverso i centri di Medesano e Noceto. Lo sviluppo del nostro porto e' collegato anche a questo. Un punto veloce anche su Marina di Carrara? E' un porto che ha bisogno di un nuovo piano di dimensionamento, comunque già definito. Chiediamo alla politica affinché ci possa essere una qualche semplificazione nelle procedure. Fondamentale per quella realtà industriale velocizzare i tempi". Nel suo intervento il vice-ministro Morelli ha parlato di vocazioni: "Penso al trasporto dei carburanti che potrebbe essere una delle iniziative sulle quali porre l' accento. In Italia abbiamo tante Adsp che fanno richieste, com' è normale che sia: forse bisognerebbe trovare per ognuno di essi una sua specializzazione peculiare. Vorrei evitare che ci fossero delle accezioni ridondanti perché si rischia di creare una guerra commerciale che mette a rischio le vocazioni dei nostri porti. Ognuno di essi deve essere protagonista, magari sfruttando le specificità del territorio nel quale è inserito. Il nostro obiettivo è che almeno fino alla fine della pandemia codice appalti semplificato. Poi ci dovrà esser nuova norma diritto europeo". Lunedì 3 maggio 2021 alle 14:45:33 FABIO LUGARINI lugarini@cittadellaspezia.com Segui [@FabioLugarini](https://twitter.com/FabioLugarini).

SOTTO INCHIESTA IMBARCAZIONE PANAMENSE

Olio e liquidi inquinanti in mare Processo a equipaggio di una nave

Lo sversamento al porto di Ravenna scoperto da un pilota e denunciato in Capitaneria

ALESSANDRO CICOGNANI

RAVENNA ALESSANDRO CICOGNANI Secondo l'accusa l'ordine dato era stato chiaro: aprire gli scarichi e gettare nelle acque del **porto di Ravenna** l'olio motore esausto e altri prodotti inquinanti presenti nella pancia di ferro della motonave. In brevissimo tempo attorno alla prua della nave Mia cargo di oltre 17mila tonnellate battente bandiera panamense si era formata una chiazza nera galleggiante di oltre 40 metri.

Un mantello maleodorante e, soprattutto, estremamente inquinante.

Il primo ad accorgersi di quella chiazza era stato un pilota, che aveva immediatamente informato la capitaneria di **porto**. Una volta giunti sul posto, gli uomini della capitaneria di **Ravenna** si erano accorti di cosa stava accadendo.

Fra gli scarichi chiusi del mezzo, quello posto sotto la scala di immersione della motonave stava sversando del liquido di colore nero direttamente nelle acque del **porto** (proprio quelle che poi si ricollegano al mare Adriatico). Considerando che la macchia si stava velocemente espandendo, il personale addetto al controllo era quindi salito a bordo del cargo, dando il via a una serie di controlli dettagliati.

Sicurezza zero Dall'analisi del mezzo la capitaneria si era subito accorta di trovarsi davanti a una nave con gravissime carenze in fatto di sicurezza. La sala macchine era quasi completamente allagata con una miscela di acqua e olio, mentre quasi dappertutto erano abbandonati rifiuti di plastica o di pezzi utilizzati per le manutenzioni, come ad esempio dei filtri. Tutto venne fotografato, ma la scoperta più inquietante gli inquirenti saliti sulla Mia quel primo luglio di due anni fa la fecero quando misero piede nell'impianto di scarico delle acque reflue. Secondo l'accusa al centro del processo in corso, alcuni membri della nave avevano dolosamente collegato, tramite una pompa esterna, l'impianto con quelle delle acque di sentina (dove si trova un mix inquinante fatto di miscela di carburanti, oli esausti, lubrificanti, acque residue del lavaggio di motori e ponti). Proprio per via delle diversità dei due liquidi, le navi sono dotate di condotti ben separati, dato che le acque reflue, previa purificazione, possono essere scaricate secondo le regole del codice della navigazione. La denuncia Insomma, quella terribile macchia inquinante secondo l'accusa non era capitata per caso, ma era il frutto di una volontà ben chiara da parte dell'equipaggio.

Per questo motivo scattò la denuncia per il reato di inquinamento doloso in concorso, che ha portato al rinvio a giudizio dei due marittimi di nazionalità turca Osman Baslanti, in qualità di comandante della motonave, e di Ahmet Kaya, in qualità di direttore di macchina (entrambi sono difesi dall'avvocato Andrea Valentinotti). Ieri mattina il pubblico ministero, al termine della sua requisitoria, ha chiesto la condanna di entrambi gli imputati a 6 mesi di carcere, oltre al pagamento di 6mila euro di ammenda ciascuno.



«Waterfront del porto nel piano nazionale» Il vice ministro Morelli: Carrara strategico

Buone notizie durante l'incontro coi vertici dell'Autorità alla Spezia. Anche sulle crociere importanti progetti per il nostro scalo

CARRARA Una cascata di slide. Una carrellata che fotografa presente e futuro dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, illustrata dal presidente Mario Sommariva in occasione della visita del viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibile Alessandro Morelli e del sottosegretario alla Difesa Stefania Pucciarelli. Secondo porto italiano per accesso diretto alle aree di produzione e consumo del mercato del Nord Italia, con collegamenti marittimi settimanali verso tutti i continenti, ha movimentato 1,4 milioni di contenitori, 16 milioni di tonnellate di merce ed oltre 600mila crocieristi nell'anno preCovid, mentre le cifre relative al 2020, disponibili per i due scali dell'**Autorità** - La Spezia, che fa la parte del leone e Marina di Carrara - parlano di 1.259.992 teu, di cui 1.190.667 inland, che restano nel territorio nazionale. Per guardare al domani, serviranno investimenti pubblici e privati, con cui realizzare gli ampliamenti e le migliorie, alcune delle quali attingendo ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; due le partite: porto crocieristico e mercantile, con i 300 milioni di euro messi sul piatto dal gruppo Contship ed i 105 dalla joint venture Tarros-Arkas. Già definiti 3 maxinterventi inseriti nel Pnrr, di cui è entrato a far parte anche il progetto waterfront per il porto di Carrara: realizzazione ed elettrificazione del nuovo molo crociere (a partire dal gennaio 2022) nel primo bacino **portuale** della Spezia (30 milioni di euro); nuova cabina di trasformazione alla radice del molo Garibaldi per cold ironing (5,5 milioni di euro); elettrificazione delle banchine del comparto commerciale del secondo e terzo bacino **portuale** (12 milioni di euro). Proprio porto digitale sarà una delle sfide più entusiasmanti per aprire le braccia alla modernità, una partita snocciolata in otto punti: digitalizzazione della catena logistica, fast corridor nazionale ed internazionale, corridoio doganale ispettivo di Santo Stefano Magra, digitalizzazione ultimo miglio ferroviario, Pcs e integrazione con Pln, nuovo **sistema** di gestione permessi di accesso, app mobile a supporto dell'autostrada, digital twin e droni.



Fumata grigia sulla Pontremolese

Doccia fredda del vice ministro Morelli sulla realizzazione dell' opera: «Se ne dovrà valutare l' utilità per gli italiani»

LA SPEZIA La Pontremolese? Forse non s' ha da fare. Dopo la nomina del commissario straordinario, e lunghi anni di auspicj verso l' ultimazione dell' infrastruttura definita da una platea bipartisan «prioritaria», la fumata è al momento grigia. Una doccia fredda arrivata per bocca del viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, ieri in visita nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Quale possa esser la valenza strategica ed economica di questo atteso corridoio ferroviario l' ha ribadito il presidente dell' ente Mario Sommariva.

«Una vera possibilità di accesso lungo la direttrice Tirreno-Brennero, per cui saremmo disponibili ad esser parte attiva per il finanziamento ed il completamento». Si tratta dei uno dei tre corridoi intermodali a cui è connesso il nostro scalo, insieme al La Spezia-Genova-Milano collegato al Reno-Alpi e al La Spezia-Pisa-Firenze-Bologna (Scandinavia/Med). Inutile dire che il suo completamento, con il raddoppio e la realizzazione della galleria di valico, permetterebbe al porto spezzino un ulteriore salto di qualità, con un aumento della competitività rispetto a quelli vicini. Che si sia di fronte all' ennesimo slittamento di quella che pare ormai la tele di Penelope?

«Il tema viene spesso evocato - ha sottolineato Morelli - in sede parlamentare e di governo e oggi siamo in una fase importante per gli investimenti; se ne dovrà valutare l' utilità per gli italiani e se non fosse inserita nel Piano Nazionale di Resilienza e Rilancio, ci potrebbero esser comunque altre possibilità di finanziamento per un' opera di questo genere, è giusto ricordarlo. Ora è il momento per verificare se dal punto di vista tecnico sia realmente fattibile o se, al contrario, non abbia le caratteristiche tecniche per esser realizzata. Dal 2010 sono in commissione Trasporti e il tema è stato toccato minimo una trentina di volte».

E la Pontremolese diventerebbe anche il cuore della Zona Logistica Semplificata, prevista dal Decreto Semplificazioni: partita ancora tutta da giocare che vedrebbe una «forte proiezione nell' area parmense con i centri di Medesano e Noceto collegati direttamente con il porto», bocciata a stretto giro da Alessandro Laghezza, presidente del gruppo Laghezza e Interporto La Spezia, che ha stigmatizzato con decisione l' idea di delocalizzare attività logistiche e doganali nella pianura Padana. Di tante partite aperte nella sede di via del Molo, quella che corre sulla rotaia è sicuramente una delle più sentite. Intermodalità non è una parola astratta, ma il leitmotiv per lo sviluppo, come dimostrato dalle cifre.

«Nel porto della Spezia - ha sottolineato Sommariva - c' è un grande valore relativo dei collegamenti ferroviari: il 32% dei container arriva alla destinazione finale via treno e l' obiettivo è crescere ancora». Fiore all' occhio dell' **Autorità** è il retroporto di Santo Stefano Magra: una piattaforma logistica intermodale, distante soltanto 8 km dalle banchine. Uffici (corridoio doganale ispettivo del Porto, centro unico servizi), area coperta per i controlli, magazzini refrigerati, scanner molecolare sono, insieme al gate, i poli del centro unico servizi alla merce, primo esempio del genere in Italia dal 2020. Per Sommariva «un centro unico, una vera eccellenza».



infrastrutture

Banchine elettrificate e porto più verde Bertocci: da terra l' energia per le navi

L' azienda chiede aiuto all' Autorità di sistema portuale: «Occasione da cogliere con il Piano di ripresa e resilienza»

LUCA CENTINI

PIOMBINO. Il progetto è quanto meno ambizioso. Dotare le nuove aree portuali di Piombino di banchine elettrificate, in grado di alimentare le navi che così potrebbero spegnere i motori nelle fasi di ormeggio e di sbarco e carico di materiali. Il vantaggio? Ridurre le emissioni in atmosfera e rendere l' infrastruttura portuale più moderna e più sostenibile dal punto di vista ambientale.

È quanto si propone di mettere in campo la ditta Bertocci, che nel 2016 ha acquistato le centrali termoelettriche Cet2 e Cet3 ex Edison nell' area industriale.

«Il Pnrr (piano nazionale di ripresa resilienza) - spiega Massimiliano Spagnesi, amministratore della ditta Bertocci - che è in corso di approvazione in questi giorni rappresenta un' importante opportunità da cogliere per poter rilanciare il porto di Piombino con l' attuazione di importanti progetti finalizzati alla transizione energetica». Il messaggio è lanciato, dunque. E il destinatario è chiaro: l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, con la quale l' azienda sostiene di aver avviato i contatti per promuovere il progetto green che, con un costo di alcuni milioni di euro, potrebbe includere il cold ironing, ovvero il processo che permette alle navi di spegnere i motori potendo contare su un sistema di alimentazione sul porto.

Progetto in attesa. In realtà la proposta progettuale della Bertocci ha un percorso lungo. L' azienda nel 2016 ha acquistato le centrali termoelettriche che alimentavano le attività della fabbrica sfruttando i gas di scarico dell' altoforno e della cokeria dell' ex Lucchini. La centrale ad oggi è posta in conservazione dopo lo spegnimento dell' area a caldo dello stabilimento (alimenta le residue produzioni di Jsw). Bertocci studia da tempo le possibilità di riconversione delle centrali termoelettriche e l' occasione, cinque anni fa, sembrava essere alla portata quando sul porto pareva interessato a investire General Electric. Per soddisfare le necessità dei nuovi insediamenti industriali (erano richieste grandi potenze in alta tensione e soprattutto in tempi stretti) l' idea era riconvertire gli impianti della centrale Cet3. Il progetto industriale di General Electric non si è però concretizzato e, come in una reazione a catena, l' Autorità di sistema portuale subentrata all' Autorità portuale di Piombino e dell' Elba in questi cinque anni ha rallentato anche sulla riconversione delle centrali. Per Bertocci, interessata direttamente a questa prospettiva, si è trattato di un' occasione sprecata.

Investimenti e lavoro. L' accantonamento del piano di riconversione delle centrali ha lasciato le aree portuali «senza un sistema di alimentazione elettrica adeguato alle esigenze operative e di sviluppo del porto», spiegano dall' azienda. La stessa Bertocci ricorda come il governo preveda di stanziare 59,33 miliardi di euro per la "rivoluzione verde e la transizione ecologica" e 25,13 miliardi per "infrastrutture per una mobilità sostenibile". «È fondamentale - spiegano dall' azienda - guardare le aree portuali italiane che hanno già attivato un percorso virtuoso in tal senso come il porto di Genova, Ravenna e quello di Trieste e quindi anche Piombino deve velocemente attivare un suo progetto verde». Il porto, secondo l' azienda titolare della centrale Cet3 ha bisogno di energia elettrica, così come ne hanno bisogno i



nuovi insediamenti produttivi. Inoltre il piano degli interventi per il porto green avrebbero delle ricadute in termini di investimenti e di lavoro (l' azienda al momento non ipotizza un numero di posti), sia nella fase di realizzazione delle infrastrutture, sia in una seconda fase di riconversione e rialimentazione della centrale.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Festa del patrono, task force per la sicurezza Parchi e Portonovo sono sorvegliati speciali

La Polizia locale mette in campo 24 uomini. In programma cerimonie in Duomo e alla Mole

SAN CIRIACO ANCONA E' il giorno del Santo Patrono e degli attestati di civica benemerenzia. In città si staglia la task force della Polizia locale in assetto anti-assembramento. Le celebrazioni avranno inizio alle 8 al Duomo e proseguiranno alle 12 all' Auditorium della Mole Vanvitelliana con la consegna del Ciriachino d' Oro e delle civiche benemerenzie.

La task force Sono previste 24 unità della Polizia locale, tra agenti e ufficiali, ad effettuare il servizio di controllo e prevenzione per la sicurezza.

«Svolgeremo un servizio esterno di controllo del territorio - afferma Liliana Rovaldi, comandante della Polizia locale - copriremo tutto il territorio comunale e in particolare le aree con maggiore afflusso di persone, ovvero la zona di Portonovo e i parchi pubblici». Oltre al pattugliamento a piedi, seguirà anche il servizio svolto dalle pattuglie automunite. «Controlleremo anche l'andamento della viabilità, soprattutto nei dintorni dei luoghi interessati dalle celebrazioni - continua la comandante Rovaldi - e sulla base del servizio svolto anche nei giorni scorsi posso dire che la prevenzione ha dato i suoi frutti.

Infatti non abbiamo rilevato sanzioni legate al mancato rispetto dei protocolli anti-covid, bensì contravvenzioni inerenti al codice della strada».

Così il capoluogo, orfano per il secondo anno consecutivo della Fiera di San Ciriaco, si appresta a celebrare comunque il Santo Patrono protettore della città.

Si comincia alle 8 con la celebrazione eucaristica nella cripta, presieduta dal vicario generale Don Carlo Carbonetti. Alle ore 9,45 ci sarà l' offerta floreale al Santo Patrono da parte del Sindaco Valeria Mancinelli e dell' Amministrazione comunale. Mentre alle ore 10 la Solenne Celebrazione Eucaristica presieduta da S.E. Mons. Angelo Spina, con la partecipazione delle **Autorità** cittadine, sarà trasmessa in diretta su E' tv Marche e in streaming sul sito diocesano. Anche alle ore 18, S.E.

Mons. Angelo Spina presiederà la Solenne Celebrazione Eucaristica nella Cattedrale di San Ciriaco. Alle 12 all' Auditorium della Mole Vanvitelliana si svolgerà la cerimonia di consegna dei ciriachini e delle civiche benemerenzie. Il Ciriachino d' Oro verrà attribuito a Rodolfo Giampieri, Presidente uscente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** dell' Adriatico centrale. La cerimonia per ragioni di sicurezza avrà luogo in assenza di pubblico: sarà riservata cioè ai soli destinatari dei ciriachini e alle **Autorità** che consegneranno le benemerenzie.

La cerimonia in tv Tuttavia verrà trasmessa in diretta tv su Arancia television (canale 210 o tramite app su cellulare) e in streaming sulla pagina Facebook dell' emittente. Ben 47, invece, saranno gli attestati di benemerenzia che verranno consegnati alle personalità e **autorità** che per particolari meriti verranno fregiati di tale prestigiosa menzione.

Andrea Maccarone © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Festa del Patrono

Oggi alla Mole la consegna dei «Ciriachini»

Un ritorno alla (quasi) normalità anche per il giorno di San Ciriaco, con la tradizionale cerimonia di assegnazione delle civiche benemerenze che si svolge nuovamente in presenza.

L' appuntamento è alle ore 12 nell' Auditorium della Mole Vanvitelliana, preceduto alle 10 dalla messa in Cattedrale. La cerimonia tuttavia avrà luogo in assenza di pubblico, sarà riservata cioè ai destinatari dei 'ciriachini' e alle **autorità** che consegneranno le benemerenze. La si potrà vedere in diretta tv su Arancia television (canale 210 o tramite app su cellulare) e in streaming su Facebook. L' attestato di benemerenza con medaglia d' oro va a Rodolfo Giampieri, presidente uscente dell' **Autorità di Sistema portuale** dell' Adriatico centrale. Un riconoscimento speciale con targa commemorativa va agli operatori delle strutture sanitarie della città, ai loro collaboratori e ai volontari che hanno fronteggiato l'emergenza Covid.

Tra i nomi più noti che riceveranno la benemerenza ci sono Marcello Bedeschi, da sempre partecipe alla vita culturale, ecclesiale, sociale e politica cittadina con ruoli di rilievo; Giancarlo Gioacchini, fondatore nel 1970 dell' omonima galleria d' arte e rappresentante di varie associazioni di categoria; Giorgio Cataldi, ultimo presidente della Camera di Commercio di Ancona prima della aggregazione regionale; Nicola Sbano (alla memoria), scomparso nel 2020, legale di grande spessore e appassionato di politica, cultura e storia, già vicesindaco e assessore; Enrico Meldolesi, titolare dell' omonimo negozio di abbigliamento sportivo, uno degli esponenti più longevi del commercio dorico; Paolino Orlandini, ex partigiano, classe 1924, tra i protagonisti della lotta contro l' occupazione antifascista con il nome di battaglia 'Millo'; Luciano Molinelli (alla memoria), figura storica del cantiere navale, fondatore del Gruppo Garbage Service.

Polizia, premiati i custodi della sicurezza

Eccomi per l'attività svolta con numerosi operatori nel campo dell'antiterrorismo e delle truffe agli anziani. Dettato anche un saluto

Polizia, premiati i custodi della sicurezza

Eccomi per l'attività svolta con numerosi operatori nel campo dell'antiterrorismo e delle truffe agli anziani. Dettato anche un saluto

«Il mio logo diventa un marchio di moda»

Ho partecipato a un convegno dell'Università di Roma che ha avuto come tema la moda e la cultura. Ho parlato del mio logo che è diventato un marchio di moda.

«Il mio logo diventa un marchio di moda»

Ho partecipato a un convegno dell'Università di Roma che ha avuto come tema la moda e la cultura. Ho parlato del mio logo che è diventato un marchio di moda.

AdSP del Mare Adriatico Centrale, approvato il bilancio consuntivo 2020

Ancona, 3 maggio 2021 Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha approvato oggi all'unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il bilancio consuntivo 2020. Sull'atto, giovedì 29 aprile aveva già espresso parere positivo, all'unanimità, l'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il bilancio consuntivo 2020 dell'Autorità di sistema portuale presenta un avanzo di gestione disponibile di circa 2,8 milioni di euro. Alle entrate del bilancio 2020 dell'Autorità di sistema portuale hanno contribuito i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, le tasse portuali e di ancoraggio, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato. Di rilievo, il fatto che l'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti sia stata nel 2020 del 28%, un valore che rimarca l'efficiente gestione dell'Autorità di sistema portuale, paragonabile alle migliori performance di imprese private. Al Comitato di gestione è stato comunicato che, dai primi di maggio, inizierà la ripartizione da parte dell'Autorità di sistema portuale dei ristori, previsti per legge, per le imprese concessionarie che hanno subito un calo del fatturato 2020 superiore al 20% rispetto al 2019 come conseguenze dell'emergenza sanitaria. Importante sottolineare che l'intervento sarà effettuato con risorse proprie dell'Adsp. 'È stato un anno difficile anche per tutto il sistema portuale, per le imprese, gli operatori e i lavoratori - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, in questi mesi abbiamo cercato di stare, sulla base di quanto ci consentono le leggi, il più vicino possibile a coloro che sono stati colpiti dalle conseguenze della crisi sanitaria ed economica. Lo faremo a breve anche con l'erogazione dei ristori previsti dalla normativa per chi ha subito un calo di fatturato lo scorso anno superiore al 20%. Abbiamo cercato di razionalizzare e rendere ancora più efficiente l'organizzazione amministrativa della nostra struttura e impostato un bilancio 2020 con un'attenta gestione della spesa rispetto alle inevitabili minori entrate dovute soprattutto al calo del traffico passeggeri e merci. Speriamo che i timidi segnali di ripresa che si affacciano possano concretizzarsi presto interessando con forza tutti gli scali del sistema portuale. Un ringraziamento particolare all'impegno profuso da tutta la struttura e al segretario generale Matteo Paroli che ha sempre saputo motivare al meglio tutte le persone che lavorano in Autorità portuale'.



Illegittimo aumentare la tassa: Totalerg deve riavere 12 milioni dall' Authority

LA SENTENZA L' **Autorità portuale** dovrà pagare 12 milioni di euro, accantonati nel fondo rischi, a Totalerg. Così ha stabilito il Consiglio di Stato confermando la sentenza del Tar. La IV sezione ha infatti respinto il ricorso di Molo Vespucci contro la decisione di primo grado del Tribunale amministrativo, condannando l' ente a risarcire il colosso energetico per l' illegittimo incremento della tassa **portuale**, dopo la soccombenza anche per la sovrattassa, costata già all' **Authority** più di 4 milioni e mezzo di euro. L' impatto sui conti dell' ente sarà relativo soprattutto alla criticità dovuta alla minore liquidità di cassa disponibile.

«Un fatto grave per l' Adsp ha commentato il presidente Pino Musolino sia per il fatto in sé e per l' impatto che ha già avuto e che purtroppo avrà sulla situazione economico-finanziaria dell' ente, sia per le dinamiche che hanno portato a quello che appare come un danno erariale.

La precedente amministrazione era stata infatti autorizzata dal Comitato di gestione a chiudere un accordo transattivo a meno di 9 milioni di euro. Perché si sia ritenuto di non sottoscrivere la transazione, senza neppure motivarlo al Comitato di gestione, è un fatto peculiare che andrà approfondito, visto che ora si dovranno pagare diversi milioni di euro in più. Di certo andrà ricostruita la vicenda e tutti gli atti dovranno essere trasmessi alla Corte dei Conti, cui spetterà di verificare se sia stato effettivamente procurato un danno all' erario».

Musolino però guarda anche agli aspetti meno negativi. «I conti dell' **Autorità portuale** sono stati alleggeriti conclude - di una delle due pendenze più pesanti (l' altra è quella col gruppo Gavio per la mancata realizzazione della darsena grandi masse, ndc), anche in termini di accantonamento delle risorse e ingessatura del bilancio, con l' auspicio di poter risolvere positivamente i contenziosi ancora aperti, affrontandoli con un approccio ove possibile diverso rispetto a quello della precedente amministrazione».

Cri.Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il Consiglio di Stato respinge il ricorso: 12 milioni a Totalerg

«Possibile danno erariale»

Musolino si chiede perché non sia stata sottoscritta la transazione

L'Autorità di sistema portuale dovrà pagare 12 milioni di euro a Totalerg, per l'illegittimo incremento della tassa portuale, dopo la soccombenza anche per la sovrattassa, costata già a Molo Vespucci più di 4 milioni e mezzo di euro. Ieri infatti è stata notificata la sentenza della IV sezione del 12 novembre scorso, con la quale il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso di Molo Vespucci contro la decisione di primo grado del Tar. Per far fronte a quanto stabilito dalla giustizia amministrativa, l'**Adsp** attingerà alle risorse accantonate nel fondo rischi e oneri, che dovrà essere rideterminato negli importi appostati per i vari contenziosi ancora aperti. L'impatto sui conti dell'ente sarà relativo soprattutto alla criticità dovuta alla minore liquidità di cassa disponibile. «È senza dubbio un fatto grave per l'ente commenta il presidente Pino Musolino sia per il fatto in sé, e per l'impatto che ha già avuto e che purtroppo avrà sulla situazione economico finanziaria dell'**Adsp**, sia per le dinamiche che hanno portato a quello che appare come un danno erariale». Musolino ha infatti ricordato come la precedente amministrazione era stata infatti autorizzata dal Comitato di Gestione a chiudere un accordo transattivo a meno di 9 milioni di euro. «Perché si sia ritenuto di non sottoscrivere la transazione, senza neppure motivarlo al Comitato di Gestione - ha aggiunto Musolino - è un fatto peculiare che andrà approfondito, visto che ora l'ente dovrà pagare diversi milioni di euro in più. Di certo andrà ricostruita tutta la vicenda relativa a questo procedimento amministrativo, chiedendo conto di cosa sia accaduto e perché. Come necessario corollario, tutti gli atti dovranno essere trasmessi alla Corte dei Conti, a cui spetterà di verificare se sia stato effettivamente procurato un danno all'erario. A questo punto conclude Musolino cerchiamo comunque di cogliere l'aspetto meno negativo della questione, in una prospettiva differente da quella della sentenza in sé: i conti dell'**Adsp** sono stati alleggeriti di una delle due pendenze più pesanti, anche in termini di accantonamento delle risorse e ingessatura del bilancio, con l'auspicio di poter risolvere positivamente i contenziosi ancora aperti, affrontandoli con un approccio ove possibile diverso rispetto a quello della precedente amministrazione».



AdSP, il Consiglio di Stato conferma la sentenza del Tar su Totalerg

L'ente dovrà pagare oltre 12 milioni di euro. Il Presidente Musolino: "Fatto grave anche per la dinamica che ha portato a dover pagare molto di più rispetto alla transazione che il precedente Presidente avrebbe dovuto sottoscrivere come deliberato dal Comitato di Gestione". Condividi

CIVITAVECCHIA - Il Consiglio di Stato, con sentenza della IV sezione del 12 novembre scorso, notificata oggi, ha respinto il ricorso dell' AdSP contro la decisione di primo grado del Tar, condannando l'ente a pagare un importo quantificabile in oltre 12 milioni di euro a Totalerg, per l'illegittimo incremento della tassa portuale, dopo la soccombenza anche per la sovrattassa, costata già a Molo Vespucci più di 4 milioni e mezzo di euro. Per far fronte a quanto stabilito dalla giustizia amministrativa, l' Adsp attingerà alle risorse accantonate nel fondo rischi e oneri, che dovrà essere rideterminato negli importi appostati per i vari contenziosi ancora aperti. L'impatto sui conti dell'ente sarà relativo soprattutto alla criticità dovuta alla minore liquidità di cassa disponibile. 'È senza dubbio un fatto grave per l'ente - commenta il Presidente Pino Musolino - sia per il fatto in sé, e per l'impatto che ha già avuto e che purtroppo avrà sulla situazione economico finanziaria dell' Adsp, sia per le dinamiche che hanno portato a quello che appare come un danno erariale: la precedente amministrazione era stata infatti autorizzata dal Comitato di Gestione a chiudere un accordo transattivo a meno di 9 milioni di euro. Perché si sia ritenuto di non sottoscrivere la transazione, senza neppure motivarlo al Comitato di Gestione, è un fatto peculiare che andrà approfondito, visto che ora l'ente dovrà pagare diversi milioni di euro in più. Di certo andrà ricostruita tutta la vicenda relativa a questo procedimento amministrativo, chiedendo conto di cosa sia accaduto e perché. Come necessario corollario, tutti gli atti dovranno essere trasmessi alla Corte dei Conti, a cui spetterà di verificare se sia stato effettivamente procurato un danno all'erario'. 'A questo punto - conclude Musolino - cerchiamo comunque di cogliere l'aspetto meno negativo della questione, in una prospettiva differente da quella della sentenza in sé: i conti dell' AdSP sono stati alleggeriti di una delle due pendenze più pesanti, anche in termini di accantonamento delle risorse e ingessatura del bilancio, con l'auspicio di poter risolvere positivamente i contenziosi ancora aperti, affrontandoli con un approccio ove possibile diverso rispetto a quello della precedente amministrazione'.



Il Consiglio di Stato respinge il ricorso al Tar Lazio dell' Adsp, che dovrà attingere dalla cassa. Il credito è superiore all' accordo transattivo stabilito in Comitato di gestione

Offerte solo online e inviate per rendere la tua esperienza di navigazione più piacevole. Chiedi, guarda, lavora, ottimizzi il piacere. **Be captain** è il servizio su tecnologia dinamica e di oltre 600 esperti lavora incessantemente al tuo miglior.

Ho capito. Chiedi.

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

POLIZIE MARITTIME

ARRETRATI

Abbonati ai nostri
Servizi Online

Servizio Assistenza Marittima
Navi e persone prima di sbarco

ARRETRATI
Arvisore Marittimo

EDIZIONE SPECIALE 2002

SANITÀ
INTEGRATIVA

ARKAS
THE ARK

ARSA
RESEARCH

ARSA
RESEARCH

ARSA
RESEARCH

ARSA
RESEARCH

Il Consiglio di Stato, su istanza della Ditta Vianello del 12 novembre scorso, ha costituito, per la delega di lavoro dell'Autore, il comitato presieduto dal Tiroce Comasco (Ditta Comasco), Presidente e Capaci contro la decisione di primo grado del Tar Lazio, condannando l'ente a pagare circa 12 milioni di euro a Tiroce per la sostituzione incrementale della fiamma portabile, dopo la sostituzione anche per la sostituzione, sostituita già a Melo Vianello per 12 milioni e mezzo di euro.

Per far fronte a questo risultato dalla giustizia amministrativa, l'ente ritiene che ottenga che essere sostituito nel fondo "Tiroce" e, così, dopo essere stato sostituito, l'ente ritiene opportuno per i suoi interessi ancora aperti. L'ente non ha mai avuto né la possibilità né la volontà di essere.

Il sistema fiscale in fatto di lavoro per Tiroce, il presidente dell'Autore (Ditta Comasco) - che per fatto di sé, e per l'Autore che ha già avuto e che potrebbe avere in questo caso, è stato sostituito nel fondo "Tiroce" e, così, dopo essere stato sostituito, l'ente ritiene opportuno per i suoi interessi ancora aperti. L'ente non ha mai avuto né la possibilità né la volontà di essere. Per far fronte a questo risultato dalla giustizia amministrativa, l'ente ritiene che ottenga che essere sostituito nel fondo "Tiroce" e, così, dopo essere stato sostituito, l'ente ritiene opportuno per i suoi interessi ancora aperti. L'ente non ha mai avuto né la possibilità né la volontà di essere. Per far fronte a questo risultato dalla giustizia amministrativa, l'ente ritiene che ottenga che essere sostituito nel fondo "Tiroce" e, così, dopo essere stato sostituito, l'ente ritiene opportuno per i suoi interessi ancora aperti. L'ente non ha mai avuto né la possibilità né la volontà di essere.

Il sistema fiscale in fatto di lavoro per Tiroce, il presidente dell'Autore (Ditta Comasco) - che per fatto di sé, e per l'Autore che ha già avuto e che potrebbe avere in questo caso, è stato sostituito nel fondo "Tiroce" e, così, dopo essere stato sostituito, l'ente ritiene opportuno per i suoi interessi ancora aperti. L'ente non ha mai avuto né la possibilità né la volontà di essere.

ARSA
RESEARCH

Civitavecchia, il Tar condanna l' AdSP a pagare oltre 12 milioni di euro a Totalerg

L' ente dovrà pagare oltre 12 milioni di euro. Il Presidente **Musolino**: "Fatto grave anche per la dinamica che ha portato a dover pagare molto di più rispetto alla transazione che il precedente Presidente avrebbe dovuto sottoscrivere come deliberato dal Comitato di Gestione" Civitavecchia, 3 maggio 2021 - Il Consiglio di Stato, con sentenza della IV sezione del 12 novembre scorso, notificata oggi, ha respinto il ricorso dell' AdSP contro la decisione di primo grado del Tar, condannando l' ente a pagare un importo quantificabile in oltre 12 milioni di euro a Totalerg, per l' illegittimo incremento della tassa portuale, dopo la soccombenza anche per la sovrattassa, costata già a Molo Vespucci più di 4 milioni e mezzo di euro. Per far fronte a quanto stabilito dalla giustizia amministrativa, l' Adsp attingerà alle risorse accantonate nel fondo rischi e oneri, che dovrà essere rideterminato negli importi appostati per i vari contenziosi ancora aperti. L' impatto sui conti dell' ente sarà relativo soprattutto alla criticità dovuta alla minore liquidità di cassa disponibile. "E' senza dubbio un fatto grave per l' ente - commenta il Presidente **Pino Musolino** - sia per il fatto in sé, e per l' impatto che ha già avuto e che purtroppo avrà sulla situazione economico finanziaria dell' Adsp, sia per le dinamiche che hanno portato a quello che appare come un danno erariale: la precedente amministrazione era stata infatti autorizzata dal Comitato di Gestione a chiudere un accordo transattivo a meno di 9 milioni di euro. Perché si sia ritenuto di non sottoscrivere la transazione, senza neppure motivarlo al Comitato di Gestione, è un fatto peculiare che andrà approfondito, visto che ora l' ente dovrà pagare diversi milioni di euro in più. Di certo andrà ricostruita tutta la vicenda relativa a questo procedimento amministrativo, chiedendo conto di cosa sia accaduto e perché. Come necessario corollario, tutti gli atti dovranno essere trasmessi alla Corte dei Conti, a cui spetterà di verificare se sia stato effettivamente procurato un danno all' erario". "A questo punto - conclude **Musolino** - cerchiamo comunque di cogliere l' aspetto meno negativo della questione, in una prospettiva differente da quella della sentenza in sé: i conti dell' AdSP sono stati alleggeriti di una delle due pendenze più pesanti, anche in termini di accantonamento delle risorse e ingessatura del bilancio, con l' auspicio di poter risolvere positivamente i contenziosi ancora aperti, affrontandoli con un approccio ove possibile diverso rispetto a quello della precedente amministrazione".



Porto di Roma, il Consiglio di Stato condanna l'Authority a pagare oltre 12 milioni di euro a Totalerg

Civitavecchia Il Consiglio di Stato, con sentenza della IV sezione del 12 novembre scorso, notificata oggi, ha respinto il ricorso dell'**AdSP** contro la decisione di primo grado del Tar, condannando l'ente a pagare un importo quantificabile in oltre 12 milioni di euro a Totalerg, per l'illegittimo incremento della tassa portuale, dopo la soccombenza anche per la sovrattassa, costata già a Molo Vespucci più di 4 milioni e mezzo di euro. Per far fronte a quanto stabilito dalla giustizia amministrativa, l'**Adsp** attingerà alle risorse accantonate nel fondo rischi e oneri, che dovrà essere rideterminato negli importi appostati per i vari contenziosi ancora aperti. L'impatto sui conti dell'ente sarà relativo soprattutto alla criticità dovuta alla minore liquidità di cassa disponibile. E' senza dubbio un fatto grave per l'ente commenta il presidente Pino Musolino sia per il fatto in sé, e per l'impatto che ha già avuto e che purtroppo avrà sulla situazione economico finanziaria dell'**Adsp**, sia per le dinamiche che hanno portato a quello che appare come un danno erariale: la precedente amministrazione era stata infatti autorizzata dal Comitato di gestione a chiudere un accordo transattivo a meno di 9 milioni di euro. Perché si sia ritenuto di non sottoscrivere la transazione, senza neppure motivarlo al Comitato di gestione, è un fatto peculiare che andrà approfondito, visto che ora l'ente dovrà pagare diversi milioni di euro in più. Di certo andrà ricostruita tutta la vicenda relativa a questo procedimento amministrativo, chiedendo conto di cosa sia accaduto e perché. Come necessario corollario, tutti gli atti dovranno essere trasmessi alla Corte dei Conti, a cui spetterà di verificare se sia stato effettivamente procurato un danno all'erario. A questo punto conclude Musolino cerchiamo comunque di cogliere l'aspetto meno negativo della questione, in una prospettiva differente da quella della sentenza in sé: i conti dell'**AdSP** sono stati alleggeriti di una delle due pendenze più pesanti, anche in termini di accantonamento delle risorse e ingessatura del bilancio, con l'auspicio di poter risolvere positivamente i contenziosi ancora aperti, affrontandoli con un approccio ove possibile diverso rispetto a quello della precedente amministrazione.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'AdSP di Civitavecchia dovrà pagare oltre 12 mln di euro a Totalerg. Musolino paventa il danno erariale per il suo predecessore

Il Consiglio di Stato, con sentenza della IV sezione del 12 novembre scorso, notificata oggi, ha respinto il ricorso dell'**AdSP** del Mar Tirreno Centro-Settentrionale contro la decisione di primo grado del Tar, condannando l'ente a pagare un importo quantificabile in oltre 12 milioni di euro a Totalerg per l'illegittimo incremento della tassa portuale, dopo la soccombenza anche per la sovrattassa, costata già a Molo Vespucci più di 4 milioni e mezzo di euro. Lo ha reso noto la stessa port authority spiegando che, per far fronte a quanto stabilito dalla giustizia amministrativa, l'**Adsp** attingerà alle risorse accantonate nel fondo rischi e oneri, che dovrà essere rideterminato negli importi appostati per i vari contenziosi ancora aperti. L'impatto sui conti dell'ente sarà significativo soprattutto per la conseguente criticità dovuta alla minore liquidità di cassa disponibile. E' senza dubbio un fatto grave per l'ente sia per il fatto in sé, e per l'impatto che ha già avuto e che purtroppo avrà sulla situazione economico finanziaria dell'**Adsp**, sia per le dinamiche che hanno portato a quello che appare come un danno erariale: la precedente amministrazione era stata infatti autorizzata dal Comitato di Gestione a chiudere un accordo transattivo a meno di 9 milioni di euro è il commento del presidente Pino Musolino. Perché si sia ritenuto di non sottoscrivere la transazione, senza neppure motivarlo al Comitato di Gestione, è un fatto peculiare che andrà approfondito, visto che ora l'ente dovrà pagare diversi milioni di euro in più. Di certo andrà ricostruita tutta la vicenda relativa a questo procedimento amministrativo, chiedendo conto di cosa sia accaduto e perché. Come necessario corollario, tutti gli atti dovranno essere trasmessi alla Corte dei Conti, a cui spetterà di verificare se sia stato effettivamente procurato un danno all'erario. Musolino ha concluso dicendo: A questo punto cerchiamo comunque di cogliere l'aspetto meno negativo della questione, in una prospettiva differente da quella della sentenza in sé: i conti dell'**AdSP** sono stati alleggeriti di una delle due pendenze più pesanti, anche in termini di accantonamento delle risorse e ingessatura del bilancio, con l'auspicio di poter risolvere positivamente i contenziosi ancora aperti, affrontandoli con un approccio ove possibile diverso rispetto a quello della precedente amministrazione. I ricorsi in questione (nn. r.g. 7850/2012 e 9292/2013) proposti da TotalErg s.p.a. e Raffineria di Roma s.p.a. chiedevano di annullare gli atti impugnati ed in particolare: il decreto del Presidente dell'Autorità portuale 18 giugno 2012 n. 182, con il quale è stata aumentata del 100% a decorrere dal 1 luglio 2012, la tassa portuale per le voci merceologiche di cui al punto 3 della Tabella allegata al DPR n. 107/2009, quali carbone, olii minerali alla rinfusa, esclusi i laterizi; il decreto del Presidente dell'Autorità portuale 4 luglio 2013 n. 308, con il quale è stato disposto il medesimo aumento e per le stesse voci merceologiche per il periodo 1 luglio 31 dicembre 2013 e con ulteriore aumento a decorrere dal 1 aprile 2014.



La tratta con Olbia garantita da Tirrenia per altri due anni

Lo ha stabilito il Ministero che però consente alla Compagnia di trovare un accordo operativo anche con Gnv e Grimaldi

PORTO Sarà la Compagnia italiana navigazione Tirrenia a garantire la continuità territoriale tra Civitavecchia e Olbia per i prossimi 24 mesi. Lo ha stabilito lo scorso 30 aprile il ministero delle Infrastrutture. A fronte del contributo economico, Cin Tirrenia effettuerà il servizio per 24 mesi rispettando gli oneri di servizio pubblico a partire dal 1° maggio 2021.

Entro maggio, però, Tirrenia insieme a Gnv (Grandi Navi veloci) e Grimaldi, «in sede di prima attuazione e secondo regole non discriminatorie», per il periodo 1 ottobre 2021-31 maggio 2023, le tre compagnie potranno presentare un piano operativo congiunto per tutti i 24 mesi della durata della gara. Un decreto che di fatto colma una lacuna decennale con stagioni invernali caratterizzate da servizi ridotti al minimo e mesi estivi con molteplici corse e compagnie per collegare la Sardegna al continente. «Non potendosi escludere che le imprese interessate a fornire servizi di trasporto Ro-Pax nel periodo estivo si legge nel decreto del Mit - siano disposte ad assumersi pro quota gli obblighi di servizio pubblico da soddisfare nel corso della stagione invernale, il Ministero provvederà a pubblicare un avviso per la richiesta di manifestazioni di interesse all' esecuzione del servizio sulla linea nel periodo invernale quale condizione per operare nel periodo estivo».

La notizia è stata accolta con sollievo dai sindacati, anche alla luce dalla recente gara andata invece deserta per garantire il collegamento tra Civitavecchia e Cagliari e che gioverà sia allo scalo sardo che al **porto** di Roma, che proprio nel traffico ro-pax ha uno dei settori più floridi insieme alle crociere. Le previsioni per l' estate 2021 sono infatti più che positive per il transito di passeggeri per le isole dalle Autostrade del Mare. Dopo mesi di restrizioni per la pandemia Covid, stanno infatti fioccando le prenotazioni per un posto al sole sulle bianche spiagge sarde (boom di richieste per case e alberghi) e le previsioni indicano per giugno, luglio e agosto folle agli imbarchi come si vedevano fino al 2019, quando lo scalo soprattutto nei week end registrava il tutto esaurito con oltre 30 mila persone tra sbarchi e imbarchi. Imbarchi che interesseranno sia i collegamenti con la Sardegna che con la Sicilia e che già in questi primi mesi del 2021, nonostante le limitazioni per gli spostamenti stanno registrando buoni numeri in particolar modo per il trasporto di automezzi carichi di merce.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Doppio scalo per Smeralda, la domenica e il giovedì

Costa pronta a raddoppiare

Dal 5 luglio a Civitavecchia anche Firenze

Con l'arrivo domenica mattina di Smeralda, Costa Crociere è tornata a Civitavecchia: due gli scali settimanali al porto, il giovedì e la domenica. E dal 5 luglio raddoppia con l'arrivo di Costa Firenze.

4

CIVITAVECCHIA

LETTERA

Ospedale di Civitavecchia e vaccini: i ringraziamenti di una non autista

Una donna che ha vissuto in prima persona la pandemia e che ha visto la sua città trasformarsi in un luogo di cura e di accoglienza. Un'esperienza che ha lasciato un'impronta indelebile nel suo cuore e che ha fatto nascere un progetto di solidarietà e di aiuto reciproco. Un'esperienza che ha fatto nascere un progetto di solidarietà e di aiuto reciproco.

Covid, di nuovo pieni i trenta posti letto al San Paolo e la pressione resta alta: situazione altalenante in città

La situazione sanitaria a Civitavecchia continua a essere preoccupante. Gli ospedali sono pieni e la pressione resta alta. La situazione è altalenante e si teme un peggioramento.

Gruisti: altre quattro giornate di sciopero

I sindacati si appellano al senso di responsabilità. Momento delicato nella vertenza. Gli scioperi continuano a paralizzare la città e a causare disagi ai cittadini.

Bandi spesa covid, l'assessore Napoli: «Per fare domanda saranno necessari Spid e Isee che dovrà essere aggiornato»

Il sindaco ha chiesto ai cittadini di aggiornare i loro dati anagrafici. La scadenza è imminente e chi non lo fa rischia di non poter accedere ai fondi.

Costa pronta a raddoppiare

Dal 5 luglio a Civitavecchia anche Firenze. La compagnia di crociere ha annunciato l'arrivo di una nuova nave, aumentando così la capacità del porto.

Costa Crociere torna al porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Costa Crociere ha fatto ritorno nel **porto** di **Civitavecchia** con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana a riprendere a operare nel 2021. L' ammiraglia Costa è arrivata in **porto** ieri mattina, proveniente da Savona, nell' ambito di un itinerario tutto italiano che visiterà anche Napoli, Messina, Cagliari e La Spezia. Farà scalo a **Civitavecchia** due volte alla settimana (la domenica e il giovedì), in modo da consentire agli ospiti di poter scegliere se effettuare l' intera crociera di una settimana, oppure suddividerla in due minicrociere di 3 e 4 giorni, entrambe con partenza da **Civitavecchia**. Dal 3 luglio Costa Smeralda tornerà a proporre un itinerario internazionale, in Italia, Francia e Spagna, che la vedrà visitare il **porto** di **Civitavecchia** una volta a settimana, il venerdì, sino a fine anno. Dal 5 luglio, la presenza di Costa Crociere a **Civitavecchia** raddoppierà grazie a Costa Firenze, la nuova nave ispirata al Rinascimento fiorentino: per tutta l' estate proporrà un itinerario di una settimana in Italia, seguito da un itinerario in Francia e Spagna da metà settembre a metà ottobre, con scali a **Civitavecchia** ogni lunedì. 'Riportiamo con grande piacere le crociere Costa a

Civitavecchia, una destinazione centrale nella nostra proposta di programmazione nel Mediterraneo - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere - lo dimostra il fatto che abbiamo deciso di posizionare proprio a **Civitavecchia**, per tutta la prossima stagione estiva, le due navi più nuove e innovative della nostra flotta: Costa Smeralda e Costa Firenze'. Le crociere di Costa Smeralda a **Civitavecchia** vengono effettuate seguendo le procedure previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme ad esperti scientifici e alle autorità italiane, che contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell' esperienza in crociera, a bordo come a terra. Tra le misure previste ci sono: la riduzione del numero di ospiti; test con tampone per tutti gli ospiti prima dell' imbarco e a metà crociera; test con tampone per l' equipaggio prima dell' imbarco e regolarmente durante il periodo di permanenza a bordo; controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave e ogni volta che si accede ai ristoranti; visita delle destinazioni solo con escursioni protette; distanziamento fisico a bordo e nei terminal; nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo; potenziamento della sanificazione e dei servizi medici; utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Per quanto riguarda l' esperienza di vacanza, gli ospiti potranno apprezzare alcune novità, tra cui un programma di escursioni totalmente rinnovato, che permetterà di scoprire località poco conosciute, in esclusiva per gli ospiti Costa, e nuove proposte di menù, con i piatti legati località toccate dall' itinerario. Costa Crociere arriva a **Civitavecchia** con la nave più all' avanguardia della sua flotta per quanto riguarda la riduzione dell' impatto ambientale. Costa Smeralda è la prima nave da crociera della compagnia alimentata a LNG, la tecnologia di propulsione attualmente più avanzata per abbattere le emissioni. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l' utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente; a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Costa Crociere torna al porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Costa Crociere ha fatto ritorno nel **porto** di **Civitavecchia** con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana a riprendere a operare nel 2021. L'ammiraglia Costa è arrivata in **porto** ieri mattina, proveniente da Savona, nell'ambito di un itinerario tutto italiano che visiterà anche Napoli, Messina, Cagliari e La Spezia. Farà scalo a **Civitavecchia** due volte alla settimana (la domenica e il giovedì), in modo da consentire agli ospiti di poter scegliere se effettuare l'intera crociera di una settimana, oppure suddividerla in due minicrociere di 3 e 4 giorni, entrambe con partenza da **Civitavecchia**. Dal 3 luglio Costa Smeralda tornerà a proporre un itinerario internazionale, in Italia, Francia e Spagna, che la vedrà visitare il **porto** di **Civitavecchia** una volta a settimana, il venerdì, sino a fine anno. Dal 5 luglio, la presenza di Costa Crociere a **Civitavecchia** raddoppierà grazie a Costa Firenze, la nuova nave ispirata al Rinascimento fiorentino: per tutta l'estate proporrà un itinerario di una settimana in Italia, seguito da un itinerario in Francia e Spagna da metà settembre a metà ottobre, con scali a **Civitavecchia** ogni lunedì. "Riportiamo con grande piacere le crociere Costa a

Civitavecchia, una destinazione centrale nella nostra proposta di programmazione nel Mediterraneo - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere - lo dimostra il fatto che abbiamo deciso di posizionare proprio a **Civitavecchia**, per tutta la prossima stagione estiva, le due navi più nuove e innovative della nostra flotta: Costa Smeralda e Costa Firenze". Le crociere di Costa Smeralda a **Civitavecchia** vengono effettuate seguendo le procedure previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme ad esperti scientifici e alle autorità italiane, che contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell'esperienza in crociera, a bordo come a terra. Tra le misure previste ci sono: la riduzione del numero di ospiti; test con tampone per tutti gli ospiti prima dell'imbarco e a metà crociera; test con tampone per l'equipaggio prima dell'imbarco e regolarmente durante il periodo di permanenza a bordo; controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave e ogni volta che si accede ai ristoranti; visita delle destinazioni solo con escursioni protette; distanziamento fisico a bordo e nei terminal; nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo; potenziamento della sanificazione e dei servizi medici; utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Per quanto riguarda l'esperienza di vacanza, gli ospiti potranno apprezzare alcune novità, tra cui un programma di escursioni totalmente rinnovato, che permetterà di scoprire località poco conosciute, in esclusiva per gli ospiti Costa, e nuove proposte di menù, con i piatti legati località toccate dall'itinerario. Costa Crociere arriva a **Civitavecchia** con la nave più all'avanguardia della sua flotta per quanto riguarda la riduzione dell'impatto ambientale. Costa Smeralda è la prima nave da crociera della compagnia alimentata a LNG, la tecnologia di propulsione attualmente più avanzata per abbattere le emissioni. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l'utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente; a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Prosegue la protesta iniziata la scorsa settimana: fino a giovedì i 16 lavoratori di Gtc incroceranno le braccia

Gruisti: altre quattro giornate di sciopero

I sindacati si appellano al senso di responsabilità. Momento delicato nella vertenza

Ancora quattro giornate di sciopero, iniziate ieri e in programma fino a giovedì. Ancora 24 ore di astensione dal lavoro, per i gruisti della Gtc, che si dicono costretti a protrarre lo sciopero. La vertenza per il futuro occupazionale dei 16 operatori della società che si occupa della movimentazione dei mezzi meccanici al porto si trova in una fase piuttosto delicata. Già quattro giorni di astensione dal lavoro la scorsa settimana, oltre al presidio sotto l'**Adsp**. Dentro l'Authority, con la mediazione proprio dei vertici Musolino e Risso, sono riprese le trattative tra la Gtc e la Compagnia portuale per un accordo commerciale che sembrava ormai chiuso qualche settimana fa, prima di una frenata improvvisa e di una retromarcia che ha spiazzato tutti. Il dialogo è ripreso. Qualche giorno fa si parlava di timidi segnali positivi. I sindacati però hanno deciso di proclamare altre quattro giornate di sciopero, appellandosi al forte senso di responsabilità da parte di tutte le parti in causa. «L'ulteriore dura azione di protesta, che rappresenta un grosso sacrificio per le condizioni economiche dei lavoratori - scrivono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - si rende necessaria anche in relazione al prossimo termine del blocco dei licenziamenti e ha l'obiettivo di sollecitare una soluzione condivisa che consenta la salvaguardia occupazionale ed il mantenimento di alte professionalità lavorative necessarie alle ripresa delle attività nel nostro porto». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Mattino

Napoli

Costa Smeralda a Napoli, tornano le crociere

La prima nave da crociera a gas naturale liquefatto è arrivata ieri mattina nel porto di Napoli. È la Costa Smeralda, l'ammiraglia di Costa Crociere. La tappa al molo Angioino ha segnato la ripartenza delle Crociere per Costa: è proprio Costa Smeralda, infatti, la prima nave che ha ripreso le rotte lungo la costa italiana. Vista Smeralda farà scalo a Napoli ogni lunedì fino a fine giugno, poi sarà sostituita, dal 6 luglio, da Costa Firenze, la nuova ammiraglia che proporrà anche tappe in Spagna e Francia. Napoli, comunque, resterà un porto centrale per tutta la stagione. «Entrare con Costa Smeralda nel porto di Napoli - ha detto Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere - è stato particolarmente emozionante. Ero sul ponte di comando stamattina proprio per godere di questo meraviglioso panorama.

Napoli non poteva mancare nella nostra prima crociera di ripartenza. Costa Smeralda fino alla fine del mese di giugno fare itinerari di prossimità lungo i porti italiani. Da Savona a Civitavecchia, a Napoli a Messina a Cagliari a La Spezia.

La tappa di Napoli è il cuore della crociera: cerchiamo di presentare il meglio dell'Italia ed è evidente che Napoli ha un ruolo strategico anche per ridare ai nostri ospiti un poco di quello che in questo anno ci è mancato tantissimo: le emozioni, le vibrazioni, la gioia e la spensieratezza. E tutto questo fatto in assoluta sicurezza grazie ai nostri protocolli che accompagnano i passeggeri dall'imbarco fino allo sbarco». Costa Smeralda è la prima di un totale di quattro navi che opereranno per Costa nell'estate 2021, con crociere nel Mediterraneo. Oltre a Costa Firenze ci saranno Costa Luminosa e Costa Deliziosa.

Antonino Pane © RIPRODUZIONE RISERVATA.



COSTA CROCIERE RITORNA A NAPOLI

L'ammiraglia Costa Smeralda arriva oggi nel **porto** di **Napoli**, dove farà scalo ogni settimana. A luglio arriverà la nuova nave Costa Firenze. **Napoli**, 3 maggio 2021 - Costa Crociere ritorna nel **porto** di **Napoli** con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana a riprendere a operare nel 2021. L'ammiraglia Costa è arrivata in **porto** questa mattina, proveniente da Civitavecchia, nell'ambito di un itinerario tutto italiano che visiterà anche Messina, Cagliari, La Spezia e Savona. Farà scalo a **Napoli** ogni settimana, sempre il lunedì, sino a fine giugno. Dal 6 luglio, al posto di Costa Smeralda, arriverà Costa Firenze, la nuova nave ispirata al Rinascimento fiorentino: per tutta l'estate proporrà un itinerario di una settimana in Italia, seguito da un itinerario in Francia e Spagna da metà settembre a metà ottobre, con scali a **Napoli** ogni martedì. "È una grande emozione per noi tornare nel **porto** di **Napoli** nel viaggio della nostra ripartenza. **Napoli** è una destinazione centrale nella nostra proposta di programmazione nel Mediterraneo. Lo dimostra il fatto che abbiamo deciso di posizionare proprio a **Napoli**, per la prossima stagione estiva, le due navi più nuove e innovative della nostra flotta: Costa Smeralda e Costa Firenze" - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. "Nel corso delle prossime settimane, dopo Costa Smeralda, altre tre navi Costa riprenderanno il mare nel Mediterraneo, con itinerari italiani e internazionali, per offrire ai nostri clienti un'eccezionale esperienza di vacanza con protocolli sanitari rafforzati". Gli ospiti di Costa Smeralda possono scegliere se rimanere a bordo per l'intero itinerario, per una vacanza di una settimana, oppure suddividerlo in minicrociere di tre e quattro giorni, per vivere un periodo di relax più breve. Le crociere di Costa Smeralda a **Napoli** vengono effettuate seguendo le procedure previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme ad esperti scientifici e alle autorità italiane, che contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell'esperienza in crociera, a bordo come a terra. Tra le misure previste ci sono: la riduzione del numero di ospiti; test con tampone per tutti gli ospiti prima dell'imbarco e a metà crociera; test con tampone per l'equipaggio prima dell'imbarco e regolarmente durante il periodo di permanenza a bordo; controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave e ogni volta che si accede ai ristoranti; visita delle destinazioni solo con escursioni protette; distanziamento fisico a bordo e nei terminal; nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo; potenziamento della sanificazione e dei servizi medici; utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Per quanto riguarda l'esperienza di vacanza, gli ospiti potranno apprezzare alcune novità, tra cui un programma di escursioni totalmente rinnovato, che permetterà di scoprire località poco conosciute, in esclusiva per gli ospiti Costa, e nuove proposte di menù, con i piatti legati località toccate dall'itinerario. Inoltre, Costa Crociere arriva a **Napoli** con la nave più all'avanguardia della sua flotta per quanto riguarda la riduzione dell'impatto ambientale. Costa Smeralda è la prima nave da crociera della compagnia alimentata a LNG, la tecnologia di propulsione attualmente più avanzata per abbattere le emissioni. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l'utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente; a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. Costa Smeralda è la prima di un totale di quattro navi che opereranno per Costa nell'estate 2021, con crociere nel Mediterraneo. Il 16 maggio ripartirà Costa Luminosa, che offrirà



Informatore Navale

Napoli

crociere di una settimana dirette in Grecia. Il 26 giugno sarà la volta di Costa Deliziosa, sempre per crociere di una settimana in Grecia. Il 4 luglio sarà il giorno della ripartenza di Costa Firenze da Savona, che arriverà a **Napoli** per la prima volta il 6 luglio.



L' intervento/2

La verità sul porto di Napoli

di Francesco Saverio Lauro Q ualcuno mi dice che dovrei essere lieto per il susseguirsi di articoli e dichiarazioni che ricordano che le ultime opere infrastrutturali realizzate nel porto di Napoli risalgono ai progetti ideati e finanziati nel quadriennio della mia presidenza dell' **Autorità Portuale** conclusasi venti anni fa. Sì, è vero, quella stagione vide importanti realizzazioni: basti pensare al terminal traghetti a quello ferroviario, all' adeguamento dei bacini di carenaggio e all' allungamento dei moli adibiti ai contenitori e alle merci varie, alla nuova viabilità ed il rifacimento della rete idrica, all' ideazione del Terminal di Levante mediante il tombamento della "Nuova Darsena", una cattedrale nel deserto rimasta incompiuta per oltre vent' anni.

Ma come potrei essere contento? E ciò non solo per le occasioni perse nel periodo successivo alla mia presidenza e per l' inspiegabile incaglio di alcune tra le opere progettate in quel fecondo quadriennio: dalla seconda tranche dei lavori destinati a trasformare il molo San Vincenzo in una splendida passeggiata a mare e in approdo per maxi yacht, all' allungamento del Molo Angioino soprattutto per lo stop al ridisegno urbanistico della parte del porto che avevamo aperto alla città. La verità è che finalmente una nuova stagione progettuale si era aperta quattro anni fa ad opera del binomio Spirito-Messineo, sino a pochi mesi fa presidente e segretario generale dell' **Autorità** di Sistema. Dai dragaggi - i primi a distanza di un ventennio da quelli eseguiti durante la mia presidenza al restauro dell' edificio dell' Immacolatella Vecchia.

Dalla gara sull' efficientamento energetico; dal via al cantiere per i collegamenti stradali, alla progettazione per l' abbattimento dei sylos; dalla realizzazione della galleria di Porto Ovest, all' allungamento del molo di sopraflutto nel Porto di Salerno. E ciò passando per una corposa regolarizzazione amministrativa delle concessioni (dal 73.2% del 2017 al 91.8% del 2020) e al raddoppio della capacità di spesa per investimenti (dal 14,6 al 31,6 milioni di euro nel quadriennio 2017-2020).

La notizia circa la perdita dei fondi europei poi risale ad anni remoti, mentre l' ultima programmazione risulta spendibile sino al 2023 e su di essi i nuovi vertici dell' **Autorità** dovranno misurarsi.

Non solo quindi le cose stanno in modo assai diverso da come sono state presentate, ma la notizia vera è che, a causa della inopinata cancellazione del progetto di ampliamento del Terminal di Levante dai 640 metri di fronte banchina ad 1 chilometro e di quello del fascio di binari con i 750 metri richiesti dagli standard europei, il finanziamento di queste due utilissime infrastrutture che sarebbero rientrate nel Recovery Plan, rispettivamente per 100 e 80 milioni, questo sì, sarà perduto, limitando così le risorse destinate al porto di Napoli ai soli 100 milioni previsti per la prima fase del consolidamento della diga antemurale Duca d' Aosta con un ulteriore sbilanciamento all' interno dei 3,3 miliardi destinati ai porti italiani a favore di quelli del nord, Genova e Trieste in testa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Polifunzionali e pronti al Recovery I porti pugliesi prioritari nel Piano

La blue economy punta a diversificare i traffici e le offerte turistiche negli scali Visita della ministra Gelmini a Bari: «Puglia protagonista della rinascita»

Alessio PIGNATELLI Porti polifunzionali, non fossilizzati su un' unica specializzazione ma pronti, parallelamente, a seguire le vocazioni del territorio. È la ricetta della portualità pugliese per essere più attrattiva e per rispondere alle nuove sfide - e risorse - del Recovery Fund: gli scali di Brindisi e Taranto, in particolare, sono pronti a giocare un ruolo di primo piano. Sulla stessa lunghezza d' onda sono i due presidenti delle Autorità di Sistema portuale, **Ugo Patroni Griffi** (Mare Adriatico meridionale) e Sergio Prete (Mar Ionio): la polifunzionalità è un valore e rende resilienti i porti contro gli choc asimmetrici.

«Occorre individuare una vocazione per specializzare ciascun porto in Italia». Questo è stato lo sprone del viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli. Parole che però non significano concentrarsi solo su un' unica funzione ma invitano a seguire le caratteristiche peculiari di ciascun territorio per evitare repliche o sovrapposizioni controproducenti. E in quest' ottica già lavorano i porti pugliesi.

«La strada da seguire è questa - spiega **Patroni Griffi**, numero uno dell' Autorità portuale che raggruppa gli scali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - Nell' ambito della polifunzionalità non tutte le funzioni sono rappresentate con le stesse percentuali e questo può variare in base alle vocazioni. A Brindisi gran parte dei traffici va a sostenere le necessità del retroporto industriale. È anche un porto gateway perché ci sono merci dirette in Italia e all' estero. E sta difendendo una vocazione turistica con le crociere e con i traffici passeggeri anche se questi ultimi diventano sempre più marginali: oggi il passeggero, 80 volte su 100, è l' autista del camion di trasporti commerciali». Insomma, non tutti i settori possono avere la stessa percentuale di importanza ma è bene che ci sia un' ampia gamma. Anche perché l' unico caso di porto iperspecializzato come Civitavecchia, in questo caso nel traffico passeggeri, è stato il più penalizzato dopo il Covid. Le risorse del Recovery Fund, aggiunge **Patroni Griffi**, saranno indirizzate a «risolvere problemi atavici cioè l' accessibilità del porto di Brindisi: ha bisogno di dragaggi e accosti. Inoltre c' è il tema green con l' elettrificazione delle banchine e risorse per la Zes».

Dall' altra parte della costa, l' Authority del Mar Ionio da anni sta puntando sulla diversificazione. Alla funzione industriale che ha sempre caratterizzato se non monopolizzato lo scalo, si aggiungono altri asset per diventare un hub intermodale logistico: un importante terminal contenitori, collegamenti intermodali in potenziamento e infrastrutture logistiche in corso di avviamento. «A questo - rimarca il presidente Prete - si sta affiancando la nuova sezione della crocieristica e si sta verificando la possibilità di una produzione di scafi e megayacht. Bisogna evitare che sulle funzioni principali ci sia frammentazione di offerta». Anche a Taranto, il Recovery finanzia due interventi sull' accessibilità marittima con due dighe foranee (una per il Molo Polisetoriale e l' altra per la parte più centrale del porto) e riporterà alla luce il progetto Distripark: una struttura che consenta di trattenere sul territorio le merci in entrata/uscita dal porto, a vantaggio dell' economia locale attraverso operazioni di logistica e di lavorazione. «Si chiamerà Ecopark e sarà rimodulato in termini maggiormente sostenibili considerando che il vecchio progetto è molto datato: si punterà su sostenibilità ambientale e produzione da fonti rinnovabili».

La portualità e l' economia del mare si confermano quindi prioritari nel Piano nazionale di resilienza



Quotidiano di Puglia

Bari

e ripartenza. E il Mezzogiorno in generale rappresenta una fetta del 40% delle risorse.

Ieri la ministra per gli Affari regionali e le Autonomie, Mariastella Gelmini - in visita a Bari per un incontro di lavoro sul Recovery Plan con il presidente della Regione Puglia e vicepresidente della Conferenza delle Regioni, Michele Emiliano - ha spiegato che la Puglia «dovrà essere protagonista della rinascita del Paese: il Mezzogiorno è fondamentale nel Pnrr, il Sud rappresenta l'area del Paese che il Piano guarda con grande attenzione». Sul fronte del divario di genere, «la lotta alla disoccupazione femminile, la possibilità di intraprendere nuova imprenditorialità, di creare nuovi posti di lavoro anche nel Mezzogiorno - ha aggiunto Gelmini - è assolutamente in cima agli obiettivi del governo». La ministra, infine, ha incontrato anche il capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale, Stefano Lacatena e diversi rappresentanti del partito che hanno rappresentato «le istanze della Puglia al governo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Post carbone, sui tempi l'allarme del ministro

Cingolani: «Con la nostra attuale capacità ci occorrono 90 anni per la transizione» Per sostituire il fossile in Italia necessari ad oggi 70 miliardi di Watt di rinnovabili

Francesco TRIN CHERA Il successo della transizione ecologica in Italia non è scontato. Tutt' altro. Lo ha precisato con parole chiare il ministro per la Transizione ecologica Roberto Cingolani, nel corso del convegno Our Europe, our future, organizzato dal Partito democratico. Una doccia fredda sulle aspettative di quanti, ambientalisti in testa, ritengono la conversione green, anche sul fronte della centrale Enel di Brindisi, un percorso in discesa. E la scommessa dell' idrogeno un investimento sicuro. Tra il dire e il fare, intanto, c' è un ostacolo banale ma assai concreto: la burocrazia. Il tema è stato sollevato dal ministro. E l' eco sul territorio brindisino solleva dubbi e riaccendo il dibattito sul futuro del capoluogo, al centro di un passaggio di un' economia basata su fonti fossili ad un' altra più ambientalmente sostenibile. Cingolani si è soffermato su quelli che dovrebbero essere i numeri da mettere in campo per assicurare la transizione partendo proprio dalla necessità di far fronte alla burocrazia: Non prendiamoci in giro ha detto il ministro la burocrazia è la vera grande sfida.

Quindi il nodo. Per il titolare del Mite se veramente crediamo ad una futura economia basata sull' idrogeno e a tutto quello che stiamo promettendo, per una decarbonizzazione davvero alta, solo in Italia dovremmo installare circa 70 miliardi di Watt di rinnovabili addizionali a quelli che abbiamo già ma allo stesso tempo continua dicendo che il nostro track record, la nostra bravura non è alta, riusciamo a metterne solo 1 miliardo di Watt l' anno. In totale, Cingolani quantifica che con la nostra attuale capacità ci servono circa 90 anni per fare la la transizione. C' è, quindi, un appello a cambiare approccio in considerazione degli obiettivi di abbattimento delle emissioni fissati per il 2030 e 2050, considerato che il Recovery Plan dura circa 5 anni.

Il ministro, in ogni caso, ha spiegato che già da decenni la comunità scientifica si è focalizzata sugli effetti dei cambiamenti climatici, ricordando le perdite di vite causate da disastri naturali climatici ed i soldi spesi per la mitigazione dei problemi causati dal climate change. Un insieme di considerazioni, dunque, che ha portato il ministro a dire che serve un approccio serio, quantitativo, burocraticamente ineccepibile e solidale per raggiungere la transizione. Il tema della transizione, come detto, tocca da vicino il territorio brindisino sotto molteplici aspetti, come quello della riconversione della Federico II, che Enel ha intenzione di attuare trasformandola a turbogas: una soluzione che trova la contrarietà delle associazioni ambientaliste, che considerano lo stesso gas come fonte fossile ugualmente dannosa. Accanto a questo, il dibattito pubblico è centrato su diverse iniziative per gli altri insediamenti industriali, con attenzione anche ai possibili investimenti nel campo dell' idrogeno.

In questo contesto, Brindisi ospita il Ditne (Distretto tecnologico dell' energia) che ha ospitato diversi dibattiti sul tema. A commento di questo, nelle scorse settimane, il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Ugo Patroni Griffi aveva spiegato di vedere l' idrogeno come il futuro ma per poterlo utilizzare come carburante diretto bisognerà attendere almeno una decina d' anni, perché all' inizio verrà utilizzato per produrre elettricità e soprattutto nel blending con il gas naturale.

Oltre a questo, il numero uno dell' ente **portuale** si è soffermato sul consumo di acqua necessario, chiedendosi da dove sarà presa. Non a caso diceva ancora Patroni Griffi - tutti i più moderni impianti sono progettati sotto banchina,



nei porti al fine di sfruttare l' acqua di mare. Ma per sfruttare l' acqua di mare bisogna desalinizzarla e quindi fare il conto con i costi. Insomma come dicono gli economisti



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

nessun pasto è gratis. Nemmeno l' idrogeno lo è.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, fari sulle Reti Ten-T «Occasione da non perdere»

Pressing del Propeller: «Provincia e Comune si attivino per inserirlo nel sistema europeo» «Lo scalo di Brindisi ha i requisiti di Legge ma è fuori perché nessuno lo ha proposto»

Il Propeller Club di Brindisi chiede a Comune e Provincia di proporre Brindisi per l'inserimento tra i porti core del **sistema** Ten-T, che come da norme (è acronimo di Transeuropean transport network) rappresenta l'insieme delle principali infrastrutture europee di trasporto.

Il riferimento dell'associazione è alla consultazione che la Commissione europea ha lanciato nei mesi scorsi, nell'ambito del processo di riforma delle stesse reti Ten-T, oltre che dell'elenco dei porti core: la scadenza fissata dall'esecutivo europeo è stata fissata per il 5 maggio ed in questo contesto si chiede che le amministrazioni comunali e provinciali possano aderire a tale consultazione. Il Propeller poi specifica che sarebbe molto grave ove ciò non avvenisse, visto che già la Regione Puglia non ha, purtroppo, ritenuto di richiedere che Brindisi venisse inserita nell'elenco dei porti core.

In quest'ultimo ambito ricadono le vie di comunicazione della rete principale, mentre quella centrale, definita comprensiva, ha principalmente la funzione di garantire la coesione territoriale all'interno dei singoli stati membri.

Secondo il Propeller, se la città fosse inserita nella rete core del **sistema** di trasporti europeo (attualmente rientra solo in quella comprensiva) potrebbe cogliere l'opportunità di assumere un ruolo strategico all'interno delle geometrie europee del trasporto, con enormi benefici in termini di crescita del reddito e dell'occupazione e con un notevole miglioramento anche sull'impatto ambientale. Il processo di riforma andrà a cambiare quanto è stato deciso dal regolamento Ue del 2013, con le istituzioni delle 9 reti. Il Propeller nella sua nota evidenzia che, secondo regolamento, per l'inclusione nella rete i porti devono avere la disponibilità di combustibili puliti alternativi e rispettando criteri come l'appartenenza ad un nodo urbano primario, la presenza di un traffico complessivo di merci maggiore dell'1 per cento del totale Ue. A questo si aggiunge che ad ogni regione è chiesto di avere almeno un porto core scelto come quello con traffico più elevato tra i facenti parte di una linea costiera continua. L'associazione rileva che attualmente tra i 14 porti scelti nella rete principale, dopo un primo gruppo già presente in quanto proposto dalla Commissione nell'ottobre 2011, si aggiunsero Palermo, Cagliari ed Augusta, mentre pur non superando la soglia di traffico identificata ma, utilizzando altri criteri sono stati inclusi Napoli, Bari ed Ancona. Secondo il Propeller, il porto di Brindisi aveva i requisiti per essere inserito nei porti core ma non è stato inserito perché nessuno lo ha proposto.

In questo senso, l'associazione ha ricordato l'incontro online promosso all'inizio di aprile ed incentrato proprio sul tema di Brindisi porto core.

Al webinar hanno partecipato esponenti di istituzioni, parlamentari ed addetti ai lavori in cui fu da più parti sottolineata l'importanza assoluta dell'inserimento del Porto di Brindisi nella lista. A seguire lo stesso Propeller spiega di aver contattato diversi soggetti interessati, riscontrando l'adesione del presidente dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale a realtà che operano nel mondo dell'industria. A fronte di questi riscontri, quindi, è arrivato anche l'appello rivolto a Comune e Provincia di portare avanti la candidatura presso le istituzioni europee.

F.Tri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Taranto

Taranto affida il terminal crociere a Global Ports Holding e intanto accoglie Msc

Global Ports Holding ha annunciato di aver firmato con l'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio una concessione ventennale per la gestione del terminal crociere dello scalo pugliese. La firma (alla presenza di Antonio Di Monte per Gph Italian Cruise Ports, di Sergio Prete per l'AdSP e di Rinaldo Melucci per il Comune) giunge a quasi sei mesi di distanza dalla comunicazione della port authority che preannunciava appunto il rilascio di questa concessione dopo il voto favorevole del comitato di gestione. La concessione riguarda l'occupazione e l'uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l'edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato Falanto' venga completato e reso utilizzabile dal mese di marzo del 2020 dopo interventi per un valore di circa 28 milioni di euro pagati dal pubblico. Nel 2019 il porto di Taranto aveva accolto 9.000 crocieristi e le previsioni pre-Covid per il 2020 parlavano di oltre 14.000 passeggeri dalle navi bianche. A proposito di Taranto nei giorni scorsi Msc Crociere ha presentato i dettagli della nuova tappa della nave Msc Seaside nello scalo pugliese che rappresenta una destinazione inedita per la compagnia nei mesi a venire e contribuirà a far affermare la città e il suo territorio come destinazione turistica a livello sia nazionale che internazionale. A partire dal prossimo 5 maggio, infatti, la nave farà tappa settimanalmente a Taranto per trascorrere la stagione estiva nel Mediterraneo, portando con sé migliaia di crocieristi italiani e stranieri che potranno conoscere il territorio in piena sicurezza grazie alle escursioni protette organizzate dalla compagnia. Msc Seaside partirà il 1° maggio da Genova, aggiungendosi all'ammiraglia della Compagnia Msc Grandiosa, che ha già ripreso a solcare il Mediterraneo dall'agosto del 2020 portando in vacanza circa 60.000 ospiti. L'itinerario Genova, Malta, Siracusa, Taranto, Civitavecchia prevede la possibilità di iniziare e terminare la crociera in ognuno dei quattro porti italiani, permettendo agli ospiti di imbarcarsi anche da Taranto.



Si innesca la polemica locale. Interviene anche il consigliere Promenzio

Attenzioni solo su Gioia Tauro

Il vicesindaco Malavolta attacca la Regione Calabria che dimentica la struttura

SISTEMA portuale calabrese: la Regione si ferma alla sola Gioia Tauro. Il Comune non ci sta e con il vicesindaco con delega a Porto e Zes, Claudio Malavolta fa sentire la propria voce. «Dal sito della Regione Calabria, abbiamo appreso - dice Malavolta esserci grande soddisfazione, da parte dell' assessore alle Infrastrutture, Catalfamo, per quanto riguarda il trasferimento a Rfi del collegamento ferroviario RosarnoSan Ferdinando e del relativo impianto. Grande soddisfazione perché questa iniziativa si inserisce nel rilancio dell' area di Gioia Tauro, si tratta di lavori finanziati dal Pnrr con investimenti per 60 milioni di euro». «Investimenti sull' area di Gioia Tauro fino a 250 milioni di euro. Una cifra davvero importante e consistente. Per Gioia Tauro. Ma la rete portuale in Calabria - precisa Malavolta - non può essere identificata sempre e solamente con Gioia Tauro.

Niente di male, sia chiaro, ma come terzo comune della Calabria per popolazione, ci chiediamo dove sia la programmazione per il porto di Corigliano e aggiungiamo anche per gli altri porti cala Il porto di Corigliano Rossano bresi.

Solo il 22 marzo scorso, la stessa Catalfamo, affermava, in seguito alla nomina da parte del ministro Enrico Giovannini, quale presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale dell' ammiraglio Agostinelli che: Servono significativi investimenti sui porti di Crotone e Corigliano-Rossano». Ad oggi non sappiamo quasi nulla di questa pianificazione ma scopriamo di consistenti investimenti su Gioia Tauro. Come amministrazione comunale siamo perplessi per la direzione presa dalla Regione e anche per il silenzio degli svariati parlamentari, senatori, sottosegretari in maggioranza al Governo e che dovrebbero rappresentare anche il nostro territorio.

La rete portuale nella regione Calabria non può essere solo Gioia Tauro».

L' ATTACCO DI PROMENZIO. E' immediato l' intervento del capogruppo consiliare di opposizione del movimento politico "Civico e Popolare", Gino Promenzio a seguito della presa di posizione del vicesindaco della Città di Corigliano-Rossano con delega a Porto e Zes Claudio Malavolta, che a proposito del **sistema** portuale calabrese ha puntato l' indice verso la Regione Calabria perché si è fermata alla sola Gioia Tauro escludendo il Porto di Schiavonea. Per Promenzio "non sorprendono più nessuno ormai le lamentele di questa giunta comunale, alla ricerca quotidiana di alibi al disastro amministrativo di cui è protagonista. Colpa del Covid-19, poi dei sindaci precenti (compresi Geraci e Genova che lo hanno strenuamente sostenuto), colpa dei sabotatori del pozzo di Schiavonea, del Tar della Calabria, dell' Anas, del commissario prefettizio Domenico Bagnato». «E la nullità politica di questa giunta comunale (che prometteva dai palchi mari e monti e adesso ripete a tutti: "non abbiamo la bacchetta magica") ora assume aspetti da operetta. Ora - dice Promenzio - alza la sua flebile voce perfino Malavolta, vice sindaco sulla carta, con delega al Porto. Se la prende con la Regione, perché non avrebbe investito su infrastrutture e trasporti sul porto di Corigliano-Rossano, privilegiando ancora Gioia Tauro. E chi doveva condizionarle queste scelte?».



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Retroporto Gioia Tauro, Regione autorizza spesa di 6 milioni

Catanzaro - La Giunta regionale della Calabria, su proposta del presidente, Nino Spirlì, e dell'assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, ha approvato l'accordo con l'Autorità portuale di Gioia Tauro e con il Corap per lo sviluppo e l'ammodernamento dell'area del retroporto dello scalo della Piana, per una spesa autorizzata pari a 6 milioni di euro (2 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022). L'accordo fa riferimento al "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022". L'area interessata ricade nei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. La spesa è finalizzata alla realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano.



Retroporto Gioia Tauro, c'è l'accordo: previsti interventi per 6 milioni di euro

La Giunta regionale della Calabria, su proposta del presidente, Nino Spirlì, e dell'assessore alle Infrastrutture, Domenica Catafamo, ha approvato l'accordo con l'Autorità portuale di Gioia Tauro e con il Corap per lo sviluppo e l'ammodernamento dell'area del retroporto dello scalo della Piana, per una spesa autorizzata pari a 6 milioni di euro (2 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022). I dettagli L'accordo fa riferimento al "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022". L'area interessata ricade nei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. La spesa è finalizzata alla realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano.

Retroporto Gioia Tauro, c'è l'accordo: previsti interventi per 6 milioni di euro

I fondi saranno utilizzati per la realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano.

3 maggio 2021 - 21:43

La Giunta regionale della Calabria, su proposta del presidente, Nino Spirlì, e dell'assessore alle Infrastrutture, Domenica Catafamo, ha approvato l'accordo con l'Autorità portuale di Gioia Tauro e con il Corap per lo sviluppo e l'ammodernamento dell'area del retroporto dello scalo della Piana, per una spesa autorizzata pari a 6 milioni di euro (2 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022).

I dettagli

L'accordo fa riferimento al "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022". L'area interessata ricade nei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. La spesa è finalizzata alla realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano.

ULTIMI ORA

- 22:07 - Vaccini a Isola Capo Rizzuto, si via il servizio trasporto per anziani e disabili
- 21:43 - Retroporto Gioia Tauro, c'è l'accordo: previsti interventi per 6 milioni di euro
- 21:23 - Crotone, i sindacati contro il bando Asp sulle assunzioni: «Risponde le logiche clientelari»
- 21:09 - Il bosco Bagaia, 40 anni di dominio indicavano nei Lamezzini: dalla strage di Sambiasi ad oggi
- 20:47 - Covid: dalla Regione altri 11 milioni per cinema, musei e impianti sportivi

Retroporto Gioia Tauro, la Regione Calabria autorizza la spesa di 6 milioni di euro

Retroporto Gioia Tauro, la Regione Calabria autorizza la spesa di 6 milioni di euro. Approvato oggi l' accordo con Autorità portuale e Corap

La Giunta regionale della Calabria, su proposta del presidente, Nino Spirlì, e dell' assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, ha approvato l' accordo con l' **Autorità portuale di Gioia Tauro** e con il Corap per lo sviluppo e l' ammodernamento dell' area del retroporto dello scalo della Piana, per una spesa autorizzata pari a 6 milioni di euro (2 per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022). I dettagli L' accordo fa riferimento al "Bilancio di previsione dello Stato per l' anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022". L' area interessata ricade nei Comuni di **Gioia Tauro**, Rosarno e San Ferdinando. La spesa è finalizzata alla realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell' ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano.



Su Gioia Tauro si abbatte "la guerra dei porti" in Calabria

Il vicesindaco di Corigliano Rossano Malavolta: non c'è solo il sito portuale gioiese, se la Regione continua così se ne assume la responsabilità

Redazione

Ci mancava soltanto la "guerra dei porti". Ma in Calabria sembra essere così, dopo che il vicesindaco di Corigliano Rossano (CS) Claudio Malavolta ha scritto una piccata nota stampa in cui depreca che la portualità in Calabria sia sempre e solo identificata - e i finanziamenti, idem - col porto di Gioia Tauro: tra le "vittime" di questa situazione, secondo l'amministratore della cosa pubblica, si sarebbe proprio il porto coriglianese. "Dal sito istituzionale della Regione Calabria, abbiamo appreso esserci grande soddisfazione, da parte dell'assessore alle Infrastrutture regionale, Domenico Catalfamo, per quanto riguarda il trasferimento della proprietà a Rfi del collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e del relativo impianto. Grande soddisfazione perché questa iniziativa si inserisce nel rilancio dell'area di Gioia Tauro, si tratta di lavori finanziati dal Pnrr con investimenti per 60 milioni di euro. Questi investimenti consentiranno l'adeguamento della linea Rosarno-San Ferdinando agli standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza e potrebbero in futuro garantire investimenti sull'area di Gioia Tauro fino a 250 milioni di euro. Una cifra davvero importante e consistente. Per Gioia Tauro. Ma la rete portuale in Calabria - strepita Malavolta - non può essere identificata sempre e solamente con Gioia Tauro. Niente di male, sia chiaro, ma come terzo comune della Calabria per popolazione, ci chiediamo dove sia la programmazione per il porto di Corigliano e aggiungiamo anche per gli altri porti calabresi. Solo il 22 marzo scorso, la stessa Catalfamo affermava, in seguito alla nomina da parte del ministro Enrico Giovannini quale presidente dell'**Autorità di sistema** portuale dell'ammiraglio Agostinelli che: Servono significativi investimenti sui porti di Crotone e Corigliano Rossano ". «Il commissario Agostinelli - era spiegato in una nota del 22 marzo 2021 - ha assicurato che nell'ultimo anno l'**Autorità**, pur scontando un consistente sottodimensionamento di organico e le ulteriori difficoltà derivanti dalla situazione commissariale, ha concentrato i propri sforzi e tante attività sui porti di Corigliano e Crotone. Il commissario ha anche dichiarato che si proseguirà in questa direzione e che l'**Autorità di sistema** portuale dovrà anche avviare la pianificazione di competenza che, necessariamente, coinvolgerà anche i Comuni sede dei porti». Ad oggi non sappiamo quasi nulla di questa pianificazione, ma scopriamo di consistenti investimenti su Gioia Tauro. Come Amministrazione comunale - prosegue dunque il vicesindaco coriglianrossanese, che vanta tra l'altro le deleghe al Porto e alla Zona economica speciale - siamo perplessi per la direzione presa dalla Regione e anche per il silenzio degli svariati parlamentari, senatori, sottosegretari in maggioranza al Governo e che dovrebbero rappresentare anche il nostro territorio. La rete portuale nella regione Calabria non può essere solo Gioia Tauro. La Regione ha deciso di investire solo sul porto di Gioia Tauro? Mi auguro che si assuma la responsabilità delle sue scelte - attacca ancora Malavolta -, la responsabilità di decidere di rinunciare ad avere una rete portuale di tutta la regione Calabria. Gli altri porti calabresi possono svolgere un ruolo molto importante in ambito regionale e nazionale. Invece si decide d'ignorarli, rinunciando così alla possibilità di uno sviluppo armonico dei trasporti marittimi regionali e snobbando gli sforzi ambientali e le risorse economiche impiegate per la loro realizzazione».



"Per il Ponte sullo Stretto serve un nuovo dibattito"

Roma - Il ministro per le Infrastrutture e le mobilità sostenibili Enrico Giovannini, rilancia il sistema dei trasporti al Sud, a cominciare dall' Alta velocità, attraverso i fondi europei del Piano nazionale di Ripresa e resilienza. Ma ipotizza anche un nuovo dibattito sulla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Roma - Il ministro per le Infrastrutture e le mobilità sostenibili Enrico Giovannini, in un' intervista a Il Mattino, rilancia il sistema dei trasporti al Sud, a cominciare dall' Alta velocità, attraverso i fondi europei del Piano nazionale di Ripresa e resilienza, che prevede l' investimento al Sud del 56% delle risorse totali del Recovery Fund assegnato all' Italia, per arrivare anche a un confronto sullo Stretto, dopo la relazione chiesta al Parlamento. Il punto è ora rispettare i tempi e le procedure previste dal' Ue: "Siamo in presenza di un investimento di proporzioni senza precedenti, che avrà importanti effetti sull' occupazione, di una grande opportunità per ridurre le disuguaglianze tra Nord e Sud e anche tra aree urbane e interne - dice Giovannini -. Impossibile accusare il governo di disattenzione verso il Mezzogiorno. Per gli investimenti sulla mobilità, la parola chiave è interconnessione, per migliorare la qualità della vita delle persone e aumentare la competitività dei territori". Con particolare attenzione per il rispetto della sostenibilità ambientale: «Utilizzeremo le migliori pratiche metodologie per ridurre l' impatto sugli ecosistemi. A parità di infrastruttura, si preferiranno le imprese che privilegeranno l' economia circolare. Sarà una svolta enorme rispetto al passato". Oltre alla Napoli-Bari, quante e quali delle opere più significative previste per l' Alta velocità al Sud, e non solo, verranno portate a termine entro il 2026? "Alcuni lotti funzionali dell' Alta velocità Salerno-Reggio Calabria - risponde Giovannini -. Sappiamo che con le sole risorse del Pnrr non si potrà completare l' intera tratta, ma lo si farà entro il 2030 con quasi 10 miliardi integrativi stanziati dal governo. Ho già trasmesso al parlamento lo studio di fattibilità che prevede come prioritari i due lotti funzionali, Battipaglia-Praja e Praja-Tarsia, che includono tra l' altro la bretella per Matera e Taranto, e con essi il collegamento ferroviario tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria nazionale, superando gli attuali limiti nel trasporto dei container dovuti all' ampiezza delle gallerie. Questi tre interventi saranno portati a termine entro il 2026". Quanto al Ponte sullo Stretto, Giovannini afferma: "La commissione istituita dall' ex ministra dei Trasporti, Paola De Micheli per l' attraversamento stabile dello Stretto ha ultimato i suoi lavori, e come annunciato dal presidente del Consiglio Mario Draghi, la relazione verrà inviata quanto prima al Parlamento. La mancata inclusione dell' opera nel Pnrr dipende dal fatto che i tempi a disposizione per realizzarla, entro cioè il 2026, sono troppo brevi. Questo non vuol dire che, se si decidesse di procedere, non si possano usare altri fondi. La Commissione ha preso in esame diverse tipologie di tunnel e di ponti: sulla base di questo lavoro si aprirà un dibattito politico e pubblico e si esamineranno tutti gli aspetti legati alla fattibilità, non solo economica". Venendo invece alla scelta di ricorrere ai commissari per accelerare i cantieri, il ministro dice che malgrado le norme consentano ai commissari una forte accelerazione, questo non significa che si possono evitare le procedure di valutazione ambientale, delle sovrintendenze e della sicurezza: "I commissariamenti risolvono una parte dei problemi. E qui il tema si intreccia con quello più generale delle semplificazioni delle procedure previsto dal Pnrr". Un altro nodo riguarda il Codice degli appalti: "Verrà rivisto complessivamente con una legge delega, com' è stato annunciato. Ma occorrerà del tempo e nel frattempo le opere del Pnrr devono partire. Occorreranno perciò norme specifiche di cui potranno giovare anche



gli interventi previsti nel Pnrr, ma non solo: per realizzare velocemente gli interventi serve anche una Pubblica amministrazione



The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

rafforzata numericamente e soprattutto tecnicamente, come avverrà presto con le 2.800 assunzioni al Sud già previste. La preparazione dei bandi e il controllo sulle opere saranno decisivi e questo non ha nulla a che vedere con il Codice degli appalti." CONFTRASPORTO: "BASTA PAROLE, ORA AGIRE" "Sarà che i tempi erano stretti perché potesse essere inserito nel Pnrr, fatto sta che del Ponte sullo Stretto di Messina si continua sempre e solo a parlare. Lo si fa da un secolo. Ora è tempo di agire". Ad affermarlo è il presidente di Confrtrasporto-Confcommercio Paolo Uggè, che ironizza sul fatto che "quando non si vuole fare qualcosa, in Francia si istituisce una commissione, in Italia si aprono dibattiti a ogni nuovo governo. Non era necessario un nuovo via libera da parte di un'altra commissione di tecnici, come quella voluta dall'ex ministra De Micheli (probabilmente per nascondere le resistenze di una parte della maggioranza dello scorso governo). Il progetto era nelle condizioni di avviarsi, tanto che alcuni lavori relativi alla rete ferroviaria erano già stati intrapresi. L'iniziativa di approfondire è sicuramente positiva ma l'economia che si basa sul tempo ci impone di iniziare i lavori. Il Ponte sullo Stretto è un'opera di natura europea pensata, voluta e sostenuta da due commissari europei dei trasporti, Karel Van Miert e Loyola De Palacio, peraltro inserita nella legge-obiettivo redatta dall'allora ministro Pietro Lunardi. Inoltre l'hanno appoggiata ben due presidenti del Consiglio italiani: Romano Prodi e Silvio Berlusconi, per collegare il Nord Europa con il punto più avanzato nel Mediterraneo allo scopo di rafforzare la competitività dell'intero sistema europeo. Il Ponte sullo Stretto era un'opera cofinanziata a livello europeo, già approvata anche a livello nazionale, ed era parte dei dieci interventi infrastrutturali che il Consiglio europeo aveva ipotizzato e approvato. Da allora, solo parole e fiumi d'inchiostro. È ora di mettere mano ai lavori! Non si può accantonare l'idea nel momento nel quale l'esecutivo italiano sta puntando, con il grande Piano nazionale di resilienza, al rilancio del nostro Paese. L'opera non risponde solo ad un'esigenza economica, ma anche sociale, che vede collegato all'Europa il popolo siciliano. La mancata realizzazione del Ponte sarebbe un autogoal incomprensibile, anche perché rischia di lasciare ai margini di uno sviluppo previsto per l'intera area mediterranea una realtà in cui vivono più di cinque milioni di cittadini italiani" conclude Uggè.

Traghetti: Mit, Civitavecchia-Olbia a Tirrenia per 2 anni

Previsti accordi con Gnv e Grimaldi per servizio dall' 1 ottobre

Il 30 aprile, con un decreto del Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per la Vigilanza sulle **Autorità** di **Sistema Portuale**, il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile ha decretato l' assegnazione del servizio di trasporto marittimo nella tratta Civitavecchia - Olbia e viceversa alla compagnia Cin Tirrenia. A fronte del contributo economico effettuerà il servizio per 24 mesi rispettando gli oneri di servizio pubblico a partire dall' 1 maggio 2021. Entro questo mese, però, Tirrenia insieme a GNV ed a Grimaldi, "in sede di prima attuazione e secondo regole non discriminatorie", per il periodo dall' 1 ottobre 2021 sino al 31 maggio 2023, le tre compagnie potranno presentare un piano operativo congiunto per tutti i 24 mesi della durata della gara. Una notizia che viene accolta "con un certo sollievo" dal segretario generale della Filt Cgil Sardegna Arnaldo Boeddu. "Con questa decisione che viene presa a seguito della gara ad evidenza pubblica si scongiura l' isolamento del nord est dell' isola soprattutto nei mesi invernali - osserva - Ma non si può dimenticare quanto previsto e puntualmente avvenuto nella gara Civitavecchia Cagliari Arbatax e v.v. andata deserta così come l' incognita della divisione della rimorchiatori che occupa oltre 130 marittimi". "Questo comparto. infatti, - precisa Boeddu - è uno dei gioielli di famiglia che dovranno essere venduti dalla Cin Tirrenia per la ricostituzione del debito". La Procura di Milano ha, infatti, chiesto il fallimento di Cin per un passivo di circa 200 milioni e debiti scaduti per circa 350-400 milioni e la decisione del Tribunale fallimentare è attesa per giovedì 6 maggio. Altre due tratte marittime messe a bando sono andate a buon fine con la procedura per la presentazione delle offerte. L' affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Napoli, Cagliari e Palermo e viceversa, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima è andata a Grimaldi Euromed Spa, unico vettore ad avere partecipato alla gara, mentre il collegamento Termoli-Tremonti va anche in questo caso all' unica partecipante, la compagnia Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (NLG S.r.l.). Resta ancora da definire l' affidamento della linea Genova-porto Torres e viceversa. In questo caso, all' artura delle buste, le offerte sono state presentate da due vettori marittimi: Tirrenia-Cin e Grandi Navi Veloci. (ANSA).



Porto. Demolizione

Silos, oggi giù l' ultima parte

Oggi Cagliari dirà addio a ciò che resta dei silos del porto.

Tra le 17,20 e le 18,30 è stata programmata la quarta e ultima volata per la demolizione delle strutture nelle quali sono stati stoccati i cereali a partire dagli anni '70. Da stasera cambierà per sempre lo skyline della città.

Il fabbricato era composto da una torre servizi alta oltre 54 metri e 21 celle per lo stoccaggio sovrastate da una struttura di 44 metri, una cabina di trasformazione di sette metri e un edificio a tre piani. La demolizione è iniziata a metà marzo ed è andata avanti sino alla fine del mese.

Poi la sosta e, oggi, l' epilogo.

Un' ordinanza del presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** mare di Sardegna vieta dalle 7 di oggi la sosta nelle aree portuali a ridosso di via Riva di Ponente.

La demolizione è stata decisa dopo il fallimento dei numerosi tentativi per trovare imprenditori interessati a riqualificare i silos in chiave turistico e ricreativa. Ultimata la bonifica dei detriti, l' area **portuale** verrà destinata al già avviato progetto di riordino e razionalizzazione degli spazi di banchina e retrobanchinali e al potenziamento dei servizi al traffico crocieristico.

RIPRODUZIONE RISERVATA.



AUGUSTA "PORTO HUB"

Incontro Adsp Confindustria Sr

SIRACUSA - Il nuovo Presidente dell' **Adsp** della Sicilia Orientale, Alberto Chiovelli, ha incontrato il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona.

Bivona ha definito "molto proficuo" l'incontro durante il quale ha rimarcato "la professionalità e l'esperienza" del Presidente dell' **Adsp** Chiovelli che "in questo momento, più che mai, potrà al meglio rilanciare il ruolo del Porto "hub" di Augusta, al centro del Mediterraneo. "È indubbio - ha detto - che la sfida imperdibile del Recovery Plan riguarda il Porto di Augusta, per il quale serve un impegno collettivo affinché diventi 'Porto Hub della Sicilia', in particolare per la realizzazione del deposito di Gnl che rappresenta un passo significativo verso la transizione energetica voluta dall' Europa e che potrà rappresentare un volano economico fondamentale per lo sviluppo delle attività portuali nel mediterraneo".

Il presidente Chiovelli, ha espresso "piena condivisione di vedute" con il presidente Bivona ed ha auspicato "l'estensione dell' **Adsp** della Sicilia Orientale includendo anche il porto di Pozzallo" e di essere d'accordo per il "potenziamento del retro porto di Augusta con investimenti infrastrutturali per i collegamenti ferro -gomma, oggi assolutamente deficitari, che fungano da ulteriore volano di sviluppo dell' area".



Stallo sul deposito di gas naturale al porto

Augusta. Il Gnl (Gas Naturale Liquefatto) resta al centro dell'attenzione. L'**Autorità di sistema portuale** e la società incaricata di realizzare il deposito di gas naturale liquefatto non soddisfano i consiglieri comunali; il M5S si dichiara pro referendum e contro l'allocazione dell'impianto nell'area individuata.

La seduta congiunta delle commissioni consiliari "Ambiente, Igiene e Pubblica Istruzione" e "Sviluppo economico" su: "aggiornamenti relativi alla realizzazione e gestione di un deposito Gnl nel porto di Augusta" non ha prodotto i risultati auspicati. I rispettivi presidenti Paolo Trigilio e Giuseppe Tedesco, che hanno diretto i lavori alla presenza dell'**Autorità di sistema portuale** e della società Restart Consulting esprimono le perplessità e amarezze dei consiglieri: «Duole constatare - dichiarano - che nessun passo avanti è stato fatto tra il Consiglio comunale e l'Adsp. I consiglieri presenti hanno lamentato il mancato invio di una documentazione relativa all'argomento oggetto della trattazione, in particolare la documentazione relativa alla valutazione dei rischi sia ambientali che di sicurezza, relativi all'ubicazioni dello stesso e lo stato di avanzamento procedurale dei lavori relativi all'iter di realizzazione dell'impianto. Lamentano, ancora una volta, un comportamento non conforme al rispetto istituzionale e non si ritengono soddisfatti dal comportamento di alcuni rappresentanti dell'Adsp che hanno comunicato la necessità di abbandonare la riunione solo pochi minuti prima dell'abbandono stesso, non consentendo ai presidenti l'organizzazione degli interventi in maniera maggiormente efficace».

I consiglieri invitano l'Adsp a non convocare nessuna ulteriore conferenza dei servizi se prima tutta la documentazione non sia stata vagliata e analizzata dagli stessi.

Per il gruppo consiliare del M5S il deposito di Gnl nel porto: «è un tema che non può essere deciso nel chiuso delle stanze del potere: in esso convergono interessi che riguardano non solo questioni economiche e occupazionali ma, soprattutto, la sicurezza e la salute dei cittadini». "Non a caso, il Consiglio monotematico sul deposito di Gnl del 15 febbraio, è stato voluto e richiesto dal gruppo consiliare M5S di concerto con il senatore Pino Pisani», sottolineano i consiglieri Roberta Suppo, Marco Patti e Chiara Tringali.

La capogruppo Suppo ha partecipato alla seduta di commissione sottolineando che: «i due attori principali della procedura legata alla realizzazione dell'opera, ovvero l'Adsp di Sicilia orientale e la società che ha redatto il progetto, non hanno apportato alcun nuovo elemento utile rispetto a quanto avevano già illustrato durante il precedente Consiglio. Non sono stati prodotti ulteriori documenti, né tantomeno sono state fornite risposte alle domande dei consiglieri intervenuti. Grave inoltre, a nostro avviso, non avere concesso di partecipare ai lavori della commissione le associazioni ambientaliste che ne avevano fatto espressa richiesta, e che avrebbero potuto dare ulteriori spunti di approfondimento». Le perplessità sollevate in merito alle valutazioni di carattere ambientale e di sicurezza, non hanno trovato risposte, e pertanto il gruppo pentastellato non è favorevole alla realizzazione del deposito Gnl nella localizzazione ad oggi scelta perché ritiene che possa costituire un grave pregiudizio per la salute e la sicurezza dei cittadini del territorio interessato. «L'Adsp deve riprendere in considerazione altre soluzioni che si discostino da quella attuale e soprattutto che non presentino rischi per la popolazione. Riteniamo fondamentale in questa fase poter mettere a paragone progetti diversi, e far sì che scelte di questa portata per il futuro del nostro territorio siano





La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

società tutta, mentre l'amministrazione Di Mare pare abbia già digerito il progetto così come è stato presentato. Per noi invece la strada maestra, resta quella della consultazione popolare. Chiederemo, dunque, all'Amministrazione e al Consiglio di fare esprimere i cittadini dopo un'attentissima campagna di informazione alla quale parteciperemo attivamente».

Agnese Siliato.

Rifiuti, da domani saranno consegnati i kit e il materiale informativo

La differenziata sbarca nei porti della città

Il servizio di raccolta sarà avviato anche nello scalo di Termini Imerese

La raccolta differenziata sbarca negli scali portuali della città e in quello di Termini Imerese.

Domani, infatti, partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, mentre entro la settimana è previsto l'avvio del servizio di raccolta. «In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un'emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d'uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la raccolta differenziata dei rifiuti in una vasta area del capoluogo e Termini Imerese».

Lo ha detto Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), l'avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre mille duecento operatori e una superficie (solo a nel capoluogo) di circa 300 mila metri quadri. «In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l'ambiente, un minor impatto sull'ecosistema e vantaggi anche per l'economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità».

Oltre al porto commerciale, con il terminal crociere e il molo trapezoidale, il servizio di raccolta dei rifiuti sarà esteso al molo Sud, alla Cala, all'area di Sant'Erasmus e ai porticcioli turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella. La raccolta avverrà dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia Occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia. «L'avvio della differenziata - ha spiegato Pasqualino Monti, presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un'economia capace di rispettare l'ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent'anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d'avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l'Osp. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili».



Il nuovo servizio permetterà di sottrarre alla discarica più di 560 tonnellate di spazzatura l'anno

Rifiuti, parte la raccolta differenziata nei porti di Palermo e Termini Imerese

Il presidente Monti (Adsp Sicilia occidentale): "Un cambio di paradigma indispensabile"

PALERMO - "In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un' emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d' uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la raccolta differenziata dei rifiuti in una vasta area di Palermo e Termini Imerese". Lo dice Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), in merito all' avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri.

Mercoledì partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana l' avvio della raccolta.

"In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l' ambiente, un minor impatto sull' ecosistema e vantaggi anche per l' economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità".

Oltre al Porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, il servizio sarà esteso al Molo Sud, alla Cala, all' area di Sant' Erasmo e ai porticcioli turistici dell' Acquisanta e dell' Arenella. La raccolta avverrà invece dal lunedì al sabato, dalle 6 alle 9 del mattino, con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. "L' avvio della differenziata spiega Pasqualino Monti, presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un' economia capace di rispettare l' ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent' anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d' avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l' Osp. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili".



Rifiuti, parte il servizio di raccolta differenziata nelle aree portuali di Palermo e Termini Imerese

Redazione

Todaro (Osp): 'Benefici per l' ambiente e vantaggi anche per l' economia'
Monti (AdSP): 'Una svolta indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali' 'In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un' emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d' uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la differenziata in una vasta area di Palermo e Termini Imerese'.
 Commenta così Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), l' avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri. Mercoledì 5 maggio partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana l' avvio della raccolta. 'In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l' ambiente, un minor impatto sull' ecosistema e vantaggi anche per l' economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità'. Oltre al Porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, il servizio sarà esteso al Molo Sud, alla Cala, all' area di Sant' Erasmo e ai porticcioli turistici dell' Acquasanta e dell' Arenella. La raccolta avverrà invece dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. 'L' avvio della differenziata - spiega **Pasqualino Monti**, presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un' economia capace di rispettare l' ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent' anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d' avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l' OSP. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili'. Per consentire una migliore funzionalità ed efficienza sono stati acquistati 200 kit con recipienti e cassoni di varie cubature ed entro un mese arriveranno anche due contenitori automatici per il conferimento diretto dei materiali riciclabili attraverso un codice elettronico. Nel dettaglio, il calendario prevede lunedì la raccolta di carta e cartone, organico e vetro; martedì sarà la volta di plastica e metallo; mercoledì organico e indifferenziato; giovedì altro giorno per carta e cartone mentre venerdì e sabato sarà raccolto esclusivamente organico. Tutta la filiera sarà gestita direttamente da Osp, che si occuperà dello smaltimento in discarica della parte non differenziabile e del conferimento ad una società terza di tutti i materiali riciclabili. Short URL :

<https://www.ilnautilus.it/?p=83109>.



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Rifiuti, parte la raccolta differenziata nei porti di Palermo e Termini Imerese | FOTO

l'annuncio di Giuseppe Todaro

Redazione

3 Maggio 2021 GUARDA LE FOTO IN ALTO "In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un' emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d' uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la differenziata in una vasta area di Palermo e Termini Imerese". Commenta così Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), l' avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri. Mercoledì 5 maggio partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana l' avvio della raccolta. "In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l' ambiente, un minor impatto sull' ecosistema e vantaggi anche per l' economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità". Oltre al Porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, il servizio sarà esteso al Molo Sud, alla Cala, all' area di Sant' Erasmo e ai porticcioli turistici dell' Acquisanta e dell' Arenella. La raccolta avverrà invece dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. "L' avvio della differenziata - spiega **Pasqualino Monti**, presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un' economia capace di rispettare l' ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent' anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d' avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l' OSP. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili". Per consentire una migliore funzionalità ed efficienza sono stati acquistati 200 kit con recipienti e cassoni di varie cubature ed entro un mese arriveranno anche due contenitori automatici per il conferimento diretto dei materiali riciclabili attraverso un codice elettronico. Nel dettaglio, il calendario prevede lunedì la raccolta di carta e cartone, organico e vetro; martedì sarà la volta di plastica e metallo; mercoledì organico e indifferenziato; giovedì altro giorno per carta e cartone mentre venerdì e sabato sarà raccolto esclusivamente organico. Tutta la filiera sarà gestita direttamente da Osp, che si occuperà dello smaltimento in discarica della parte non differenziabile e del conferimento ad una società terza di tutti i materiali riciclabili. © Riproduzione Riservata.



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo e Termini Imerese, parte la raccolta differenziata nelle aree portuali

Il servizio coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori

Un nuovo impulso per la raccolta differenziata nelle aree portuali del capoluogo siciliano. "In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un' emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d' uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la differenziata in una vasta area di Palermo e Termini Imerese". Commenta così Giuseppe Todaro , presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), l' avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri. Mercoledì 5 maggio partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana l' avvio della raccolta. "In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l' ambiente, un minor impatto sull' ecosistema e vantaggi anche per l' economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità". Oltre al porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, il servizio sarà esteso al Molo Sud, alla Cala, all' area di Sant' Erasmo e ai porticcioli turistici dell' Acquasanta e dell' Arenella. La raccolta avverrà invece dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. "L' avvio della differenziata - spiega **Pasqualino Monti** , presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un' economia capace di rispettare l' ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent' anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d' avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l' OSP. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili". Per consentire una migliore funzionalità ed efficienza sono stati acquistati 200 kit con recipienti e cassoni di varie cubature ed entro un mese arriveranno anche due contenitori automatici per il conferimento diretto dei materiali riciclabili attraverso un codice elettronico. Nel dettaglio, il calendario prevede lunedì la raccolta di carta e cartone, organico e vetro; martedì sarà la volta di plastica e metallo; mercoledì organico e indifferenziato; giovedì altro giorno per carta e cartone mentre venerdì e sabato sarà raccolto esclusivamente organico. Tutta la filiera sarà gestita direttamente da Osp, che si occuperà dello smaltimento in discarica della parte non differenziabile e del conferimento ad una società terza di tutti i materiali riciclabili.



Rifiuti, parte la differenziata nei porti di Palermo e Termini

redazione

. 'In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un' emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d' uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la differenziata in una vasta area di Palermo e Termini Imerese'. Commenta così Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), l' avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri. Mercoledì 5 maggio partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana l' avvio della raccolta. 'In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l' ambiente, un minor impatto sull' ecosistema e vantaggi anche per l' economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità'. Oltre al Porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, il servizio sarà esteso al Molo Sud, alla Cala, all' area di Sant' Erasmo e ai porticcioli turistici dell' Acquasanta e dell' Arenella. La raccolta avverrà invece dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. 'L' avvio della differenziata - spiega **Pasqualino** Monti, presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un' economia capace di rispettare l' ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent' anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d' avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l' OSP. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili'. Per consentire una migliore funzionalità ed efficienza sono stati acquistati 200 kit con recipienti e cassoni di varie cubature ed entro un mese arriveranno anche due contenitori automatici per il conferimento diretto dei materiali riciclabili attraverso un codice elettronico. Nel dettaglio, il calendario prevede lunedì la raccolta di carta e cartone, organico e vetro; martedì sarà la volta di plastica e metallo; mercoledì organico e indifferenziato; giovedì altro giorno per carta e cartone mentre venerdì e sabato sarà raccolto esclusivamente organico. Tutta la filiera sarà gestita direttamente da Osp, che si occuperà dello smaltimento in discarica della parte non differenziabile e del conferimento ad una società terza di tutti i materiali riciclabili.



Palermo: sostenibilità ambientale e raccolta differenziata

Redazione

PALERMO Se il porto di Palermo sta vivendo una nuova fase di sviluppo e crescita, in questo percorso non può venire dimenticata la sostenibilità ambientale. Parte infatti, proprio in questi giorni, il nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre 1200 operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri. In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un'emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d'uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la differenziata in una vasta area di Palermo e Termini Imerese. Lo dice Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl). Dopo la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana partirà effettivamente l'avvio della raccolta. Più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l'ambiente, un minor impatto sull'ecosistema e vantaggi anche per l'economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità aggiunge Todaro. Ad essere interessate saranno le aree del porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, per arrivare fino al Molo Sud, alla Cala, all'area di Sant'Erasmo e ai porticcioli turistici dell'Acquasanta e dell'Arenella. La raccolta avverrà dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. L'avvio della differenziata è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un'economia capace di rispettare l'ambiente e il suo naturale equilibrio spiega il presidente **AdSp** Pasqualino Monti. Una vera svolta, risultato della scelta dell'Autorità di Sistema portuale di affidare per ben vent'anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d'avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l'Osp. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili. Tutta la filiera sarà gestita direttamente da Osp, che si occuperà dello smaltimento in discarica della parte non differenziabile e del conferimento ad una società terza di tutti i materiali riciclabili.



Aree portuali di Palermo, al via la raccolta differenziata dei rifiuti

Redazione

"In un momento drammatico per la situazione dei rifiuti, con le discariche al collasso e con un' emergenza che da decenni non riesce a trovare una via d' uscita definitiva, non potevamo certo restare con le mani in mano. Per questo abbiamo deciso di accelerare e investire importanti risorse per far partire la differenziata in una vasta area di Palermo e Termini Imerese ". Commenta così Giuseppe Todaro, presidente della Operazioni e servizi portuali (Osp srl), l' avvio del nuovo servizio di raccolta negli scali marittimi che coinvolgerà 120 concessionari, di cui 20 enti pubblici, oltre milleduecento operatori e una superficie (solo a Palermo) di circa 300 mila metri quadri. Mercoledì 5 maggio partirà la consegna dei kit e del materiale informativo, entro la settimana l' avvio della raccolta. "In questo modo - aggiunge Todaro - più di 560 tonnellate di rifiuti che ogni anno finivano in discarica in maniera indifferenziata e indiscriminata, saranno trattate e smistate in base alla tipologia, con benefici per l' ambiente, un minor impatto sull' ecosistema e vantaggi anche per l' economia, visto che il riciclo di alcuni materiali potrà garantire risparmi e premialità". Oltre al Porto commerciale, con il Terminal Crociere e il Molo Trapezoidale, il servizio sarà esteso al Molo Sud, alla Cala, all' area di Sant' Erasmo e ai porticcioli turistici dell' Acquasanta e dell' Arenella. La raccolta avverrà invece dal lunedì al sabato dalle 6 alle 9 del mattino con un calendario dettagliato, predisposto di concerto con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e distribuito a tutti i concessionari e agli operatori, che a loro volta dovranno rispettare orari e tipologia di rifiuti. "L' avvio della differenziata - spiega **Pasqualino** Monti , presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - è in linea con una delle principali priorità politiche europee e globali, cioè la transizione verso un' economia capace di rispettare l' ambiente e il suo naturale equilibrio. Una vera svolta, risultato della scelta dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale di affidare per ben vent' anni i servizi portuali degli scali di competenza, una modalità che permette oggi di erogare servizi d' avanguardia e costanti nei nostri porti, come da mesi fa l' OSP. Si tratta di un cambio di paradigma indispensabile per assicurare la cura dei nostri scali, dopo la profonda azione di riqualificazione che stiamo mandando avanti, affiancando a essa accelerazioni e nuove pratiche un tempo impensabili". Per consentire una migliore funzionalità ed efficienza sono stati acquistati 200 kit con recipienti e cassoni di varie cubature ed entro un mese arriveranno anche due contenitori automatici per il conferimento diretto dei materiali riciclabili attraverso un codice elettronico. Nel dettaglio, il calendario prevede lunedì la raccolta di carta e cartone , organico e vetro; martedì sarà la volta di plastica e metallo; mercoledì organico e indifferenziato; giovedì altro giorno per carta e cartone mentre venerdì e sabato sarà raccolto esclusivamente organico. Tutta la filiera sarà gestita direttamente da Osp, che si occuperà dello smaltimento in discarica della parte non differenziabile e del conferimento ad una società terza di tutti i materiali riciclabili.



Confrtrasporto: 250 milioni del Piano destinati alla piattaforma logistica nazionale, ma la gestione Uirnet non è stata efficace

Sulla logistica il Recovery rischia di fare autogol

MANUEL FOLLIS

Così non va. Mentre parla del Piano nazionale di ripresa e resilienza il direttore generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, snocciola i problemi legati al mondo delle infrastrutture e della logistica. «Intanto il Paese si trova davanti a una sfida, ossia dimostrare capacità nell' utilizzare le risorse», spiega Russo. I dati riguardanti i fondi europei, prosegue, «sono impietosi. Quando va bene siamo in grado di sfruttare il 60% delle erogazioni, nei casi meno virtuosi non si supera il 30%». Questo, però, è un problema che riguarda il Paese nel suo complesso. Nel dettaglio però uno dei pilastri del Recovery è legato al settore infrastrutture, logistica e intermodalità.

«Da quello che risulta sono previsti stanziamenti complessivi per 25,2 miliardi, di cui 24,9 sono destinati a potenziamenti del trasporto ferroviario, tra infrastruttura ed esercizio», commenta Russo. Siamo convinti, aggiunge, «che la ferrovia garantisca in maniera eccellente l' accessibilità dei territori, ma onestamente destinare quasi tutte le risorse al sistema ferroviario ci lascia perplessi». Più ancora nel dettaglio, è quando si parla di logistica che il dg di Confrtrasporto alza il sopracciglio. «Per logistica e intermodalità sono stati stanziati 320 milioni, ma ancora una volta non è stato previsto il minimo coinvolgimento delle imprese». Il punto è che di questi 320 milioni «250 è previsto siano destinati alla piattaforma logistica nazionale, che oggi è gestita in concessione da Uirnet, una società che fa capo agli interporti, ma che purtroppo negli anni passati non ha mai prodotto risultati degni di nota», sottolinea il manager di Confrtrasporto. Insomma, «finiamo per investire centinaia di milioni su una piattaforma che su una piattaforma che nella modalità attuale ha già dimostrato di non funzionare».

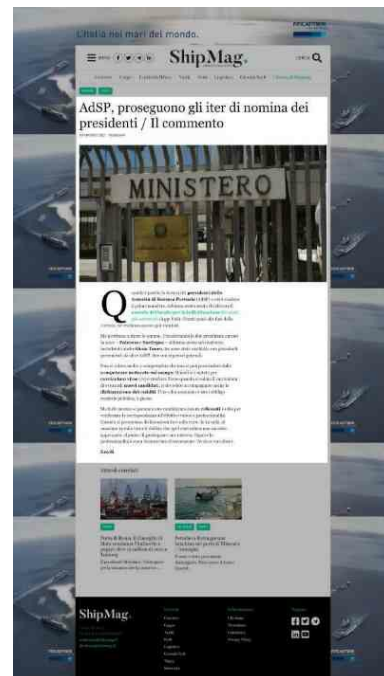
Quindi? Intanto, spiega ancora Russo, «bisognerebbe interrogarsi se lo strumento individuato è quello adeguato».

Confrtrasporto in questo senso lamenta la mancanza di ascolto delle parti coinvolte. «Si tratta di un piano che dovrebbe far crescere il settore, e quindi è fondamentale confrontarsi con tutti i soggetti coinvolti nell' intermodalità, a partire dai porti per finire con tutti coloro che garantiscono i collegamenti, ossia navi, camion o treni». La scelta attuale invece non sembra andare in questa direzione. «Le risorse di 250 milioni vanno benissimo, ma qual è il progetto? Qual è la strategia?», chiede Russo. Forse, conclude, «avrebbe più senso distribuirle direttamente ai soggetti protagonisti della logistica nazionale». (riproduzione riservata)



AdSP, proseguono gli iter di nomina dei presidenti / Il commento

Quando è partita la ricerca dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**) a cui è scaduto il primo mandato, abbiamo avuto modo di criticare il metodo del bando per la individuazione dei nomi più autorevoli (leggi link). Giunti quasi alle fine della vicenda, ne restiamo ancora più convinti. Ma proviamo a tirare le somme. Considerando le due presidenze ancora in nuce Palermo e Sardegna abbiamo avuto sei conferme, includendo anche Gioia Tauro, tre sono state sostituite con presidenti provenienti da altre **AdSP**, due con segretari generali. Non ci voleva molto a comprendere che non si può prescindere dalle competenze maturate sul campo. Quindi si è optato per curriculum vitae (cv) e risultati. Forse quando si valuta il curriculum di eventuali nuovi candidati, si dovrebbe accompagnare anche la dichiarazione dei redditi. Una volta nominato è fatto obbligo renderla pubblica, è giusto. Ma farlo mentre si presenta una candidatura con cv roboanti è utile per verificarne la corrispondenza all'effettivo valore e professionalità. Quando si presentano dichiarazioni da 6 mila euro, da 12 mila, al massimo 19 mila viene il dubbio che quel curriculum non sia stato apprezzato, al punto di guadagnare una miseria. Oppure la professionalità è stata riconosciuta diversamente. Tertium non datur. Ercoli



DigITAllog Spa (ex UIRnet) avvia una nuova fase con i porti al centro del sistema logistico

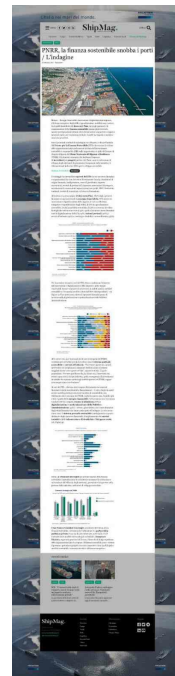
Roma La recente assemblea dei soci di UIRnet, oggi digITAllog Spa, come annunciato da Shipmag.it, non solo ha cambiato nome ma ha modificato profondamente lo Statuto. Quello che non è riuscito a fare il professore Rodolfo De Dominicis nel 2018 è riuscito all'attuale presidente Lorenzo Cardo. Oltre al cambio di nome l'assemblea dei soci con una maggioranza del 70% circa ha, infatti, approvato una modifica statutaria che consentirà l'ingresso delle Autorità di Sistema portuale (AdSP) italiane nello shareholding societario, quale attore imprescindibile del sistema logistico. Il progetto della Piattaforma Logistica Nazionale passa attraverso il consolidamento dell'accordo bonario recentemente stipulato da ex UIRNet con Logistica Digitale Srl che ha specificatamente previsto un periodo transitorio in cui LD Srl, oltre a continuare l'erogazione dei servizi in essere, si occuperà anche della realizzazione di ulteriori sviluppi, sulla base delle richieste degli utenti, in particolare le AdSP, per un valore sino a oltre 3 milioni di euro. Logistica Digitale si è impegnata a concludere tali sviluppi entro il 31 marzo 2022. Sono in corso trattative per rilevare le quote di maggioranza in Logistica Digitale Srl da parte di un player di rilevanza nazionale e internazionale (Leonardo Spa per il tramite della propria controllata Vitrociset SpA) al fine di dare forza al progetto, consolidando lo strumento della concessione e quindi il rapporto tra concedente e concessionario. Il nuovo assetto dovrà per prima cosa recuperare un rapporto continuo e costante, attraverso la messa in campo di competenze riconoscibili, con tutti i soggetti che operano nei porti, privati e istituzionali, a cominciare dalle AdSP. Puntando a valorizzare, per poi implementare, gli attuali PCS, a partire da temi, oltre quelli fondamentali legati alla operatività, come la security, la cyber, il SUA. Solo in questo modo sarà possibile a digITAllog.Spa svolgere il compito che è stato assegnato, soddisfare le esigenze di interesse nazionale e attuare le direttive del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili realizzando la Piattaforma Logistica Nazionale.



PNRR, la finanza sostenibile snobba i porti / L'indagine

Milano Energia rinnovabile, innovazione e digitalizzazione imprese, efficienza energetica degli edifici, agroalimentare, mobilità sono i settori, fra i quelli identificati dal Recovery Plan, in cui gli operatori e le organizzazioni della finanza sostenibile stanno già investendo, mentre per il prossimo triennio oltre che nei settori sopra citati si registra interesse anche per l'economia circolare. I porti? La risposta è unanime: non sono prioritari. Sono i principali risultati di un'indagine (in allegato) svolta nell'ambito del Forum per la Finanza Sostenibile (FFS) che esamina la visione delle organizzazioni attive nel mercato italiano dell'investimento sostenibile e responsabile (SRI) sulle opportunità e le sfide dell'azione di rilancio delineata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Gli elementi strategici, che facilitano l'ingresso di investitori nei progetti previsti dal Piano, sono la valutazione di efficacia degli interventi, la governance trasparente delle iniziative, il riferimento agli indicatori SDGs per lo sviluppo sostenibile. Il sondaggio ha interpellato 115 soci del FFS tra cui operatori finanziari e organizzazioni che non investono direttamente: banche, fondazioni di origine bancaria, fondi pensione, casse di previdenza, imprese assicuratrici, società di gestione del risparmio, associazioni di categoria, associazioni di consumatori, organizzazioni non profit, ONG, fondazioni, sindacati, società di consulenza e di ricerca/formazione. All'interno di questa griglia del Recovery Plan, l'82% degli operatori finanziari sta già investendo in energia rinnovabile, 78% investe in innovazione e digitalizzazione delle imprese, il 74% in efficienza energetica e riqualificazione degli edifici, il 66% in agroalimentare sostenibile, il 64% in mobilità sostenibile, il 62% in economia circolare. Tutti gli altri settori sono sotto il 50%, quelli al momento meno finanziati sono la digitalizzazione della PA (14%), sistemi portuali (20%), i servizi all'infanzia (24%) e i servizi per disabilità e autosufficienza (38%). Per il prossimo triennio i soci del FFS, oltre a confermare l'interesse nell'innovazione e digitalizzazione delle imprese e nelle energie rinnovabili, stanno valutando di intervenire in ambiti quali la mobilità sostenibile e l'economia circolare (citati dall'80% dei rispondenti cfr. Figura 3). Una quota assai ridotta di operatori finanziari pensa di investire nella digitalizzazione e modernizzazione della Pubblica Amministrazione. Altri settori che, pur rientrando tra le aree strategiche del PNRR, risultano poco attrattivi per gli investitori sono il sistema portuale sostenibile e i servizi all'infanzia. Può essere opportuno, quindi, intervenire con programmi e strumenti dedicati al fine di attirare maggiori risorse verso queste attività, riporta lo studio. Il quale puntualizza: Occorre specificare che, in alcuni casi, l'intervento nei settori sopra citati è di tipo indiretto, quale conseguenza di investimenti in aziende che operano anche negli ambiti riportati nel PNRR, seppur non sempre come core business. Ai soci del FFS che non intervengono direttamente nei mercati finanziari tramite investimenti o finanziamenti è stato chiesto in quali settori sarebbe prioritario investire in ottica di sostenibilità, con riferimento alle 6 missioni del PNRR. Anche in questo caso, l'ambito più citato è quello delle energie rinnovabili (73%), insieme con l'economia circolare (76%); a seguire, ricerca e istruzione (67%) e digitalizzazione e modernizzazione della Pubblica Amministrazione (55%) settore, quest'ultimo, tra i meno finanziati dagli attori finanziari che hanno partecipato all'indagine. Le aree meno citate sono: il sistema portuale sostenibile (analogamente a quanto dichiarato dagli operatori finanziari); il miglioramento dei servizi turistici e delle infrastrutture di ricettività e l'idrogeno verde (cfr. Figura 4). Infine, gli elementi strategici per attirare capitali della finanza sostenibile: l'identificazione di indicatori e strumenti di valutazione e misurazione dell'efficacia degli interventi, governance trasparente nella gestione delle iniziative, indicatori di sviluppo sostenibile.

Gian Franco



Ship Mag

Focus

Giannini Guazzugli, presidente del Forum per la Finanza Sostenibile, sottolinea che l'attivazione di «partnership pubblico-privato è una via da percorrere per uscire dalla crisi e costruire nuovi modelli di crescita più sostenibili». Francesco Biciato, segretario generale del Forum, ritiene che la lunga esperienza delle organizzazioni che si occupano di finanza sostenibile possa «aiutare il governo a potenziare progetti concreti e innovativi come quelli legati a mobilità sostenibile, economia circolare, efficienza energetica».